

TITULO: INFORME DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE UN TRAMO DE ACERA-BICI

SITUACIÓN: AVDA. DE LA PESETA, CARABANCHEL, MADRID

REDACTOR: R. de A.G.



¿Por qué el ciclista va por la acera peatonal?

2. DESARROLLO DE LA INSPECCIÓN DEL TRAMO DE VÍA

A partir de la clasificación del apartado anterior se realiza la verificación de la vía ciclista de la acera-bici de la Avenida de la Peseta, cuya urbanización se finalizó en el año 2007.

La vía examinada se incluye en el Plan de Movilidad Ciclista de Madrid como VÍA CICLISTA EXISTENTE. Se incluye como Anexo 01 el plano Municipal.

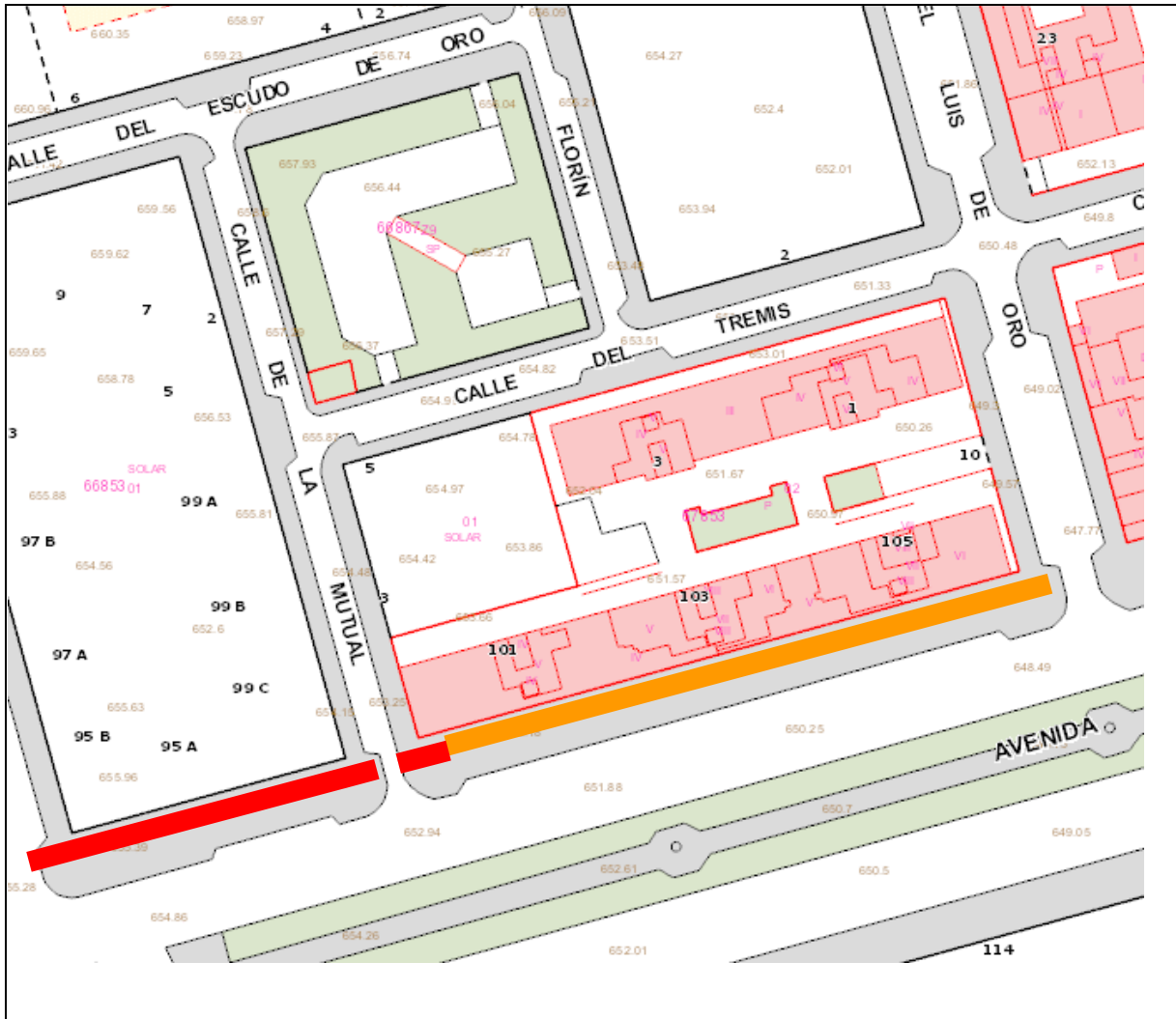
El tramo inspeccionado corresponde a la acera Norte, entre los enlaces E7SO y E8SO y corresponde a la acera Norte, aunque ocasionalmente se verifican puntos específicos de la acera Sur.

Se ha procedido a la verificación sistemática del recorrido, con toma de imágenes:

- Regularmente de la capacidad de la vía (cada 5 metros aproximadamente).
- Específicamente de las deficiencias puntuales significativas.

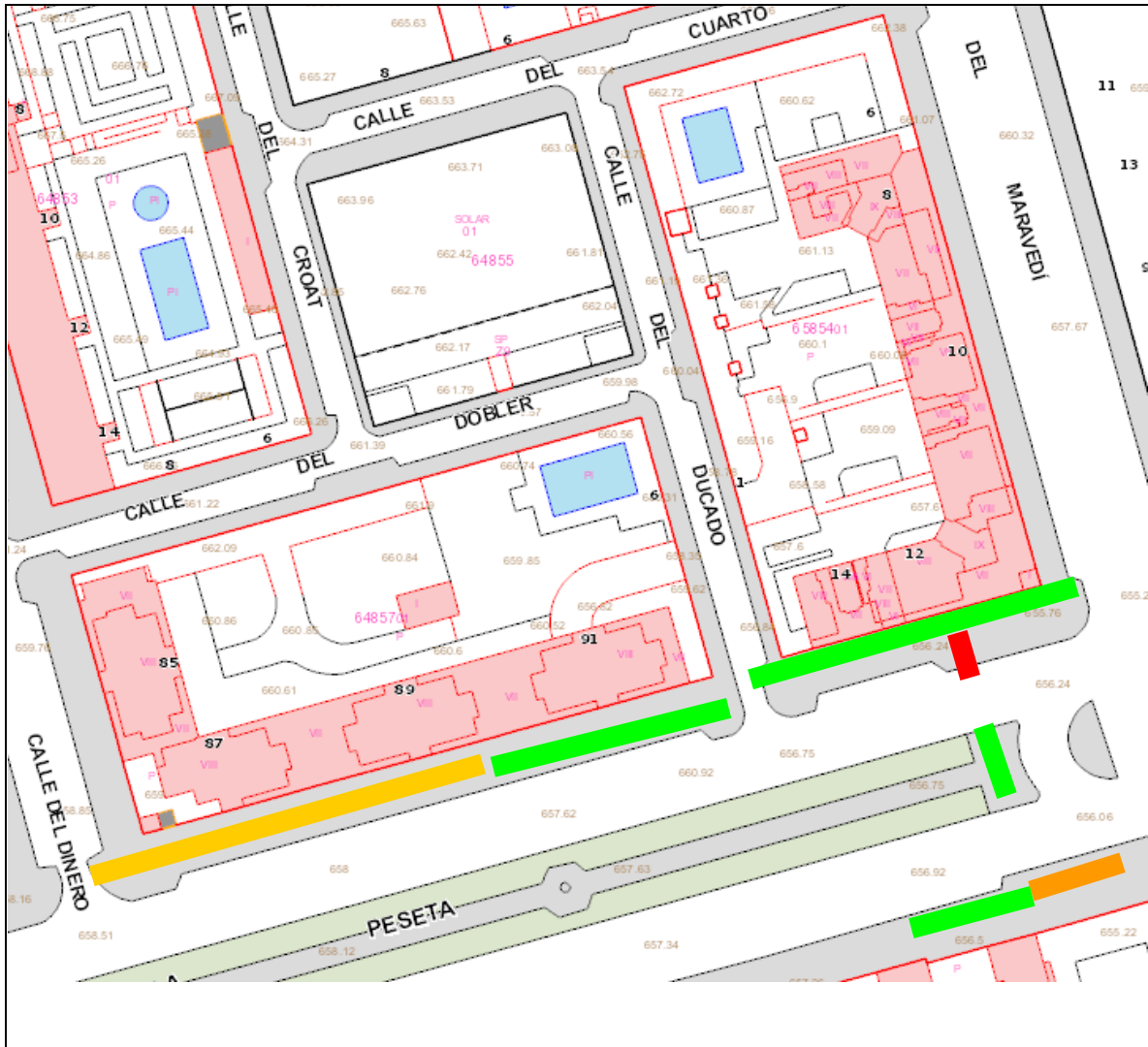
Todas las imágenes tomadas se conservan para futuras verificaciones.

TRAMO 02: Acera Norte, de C/ del Luis de Oro y C/ del Maravedí



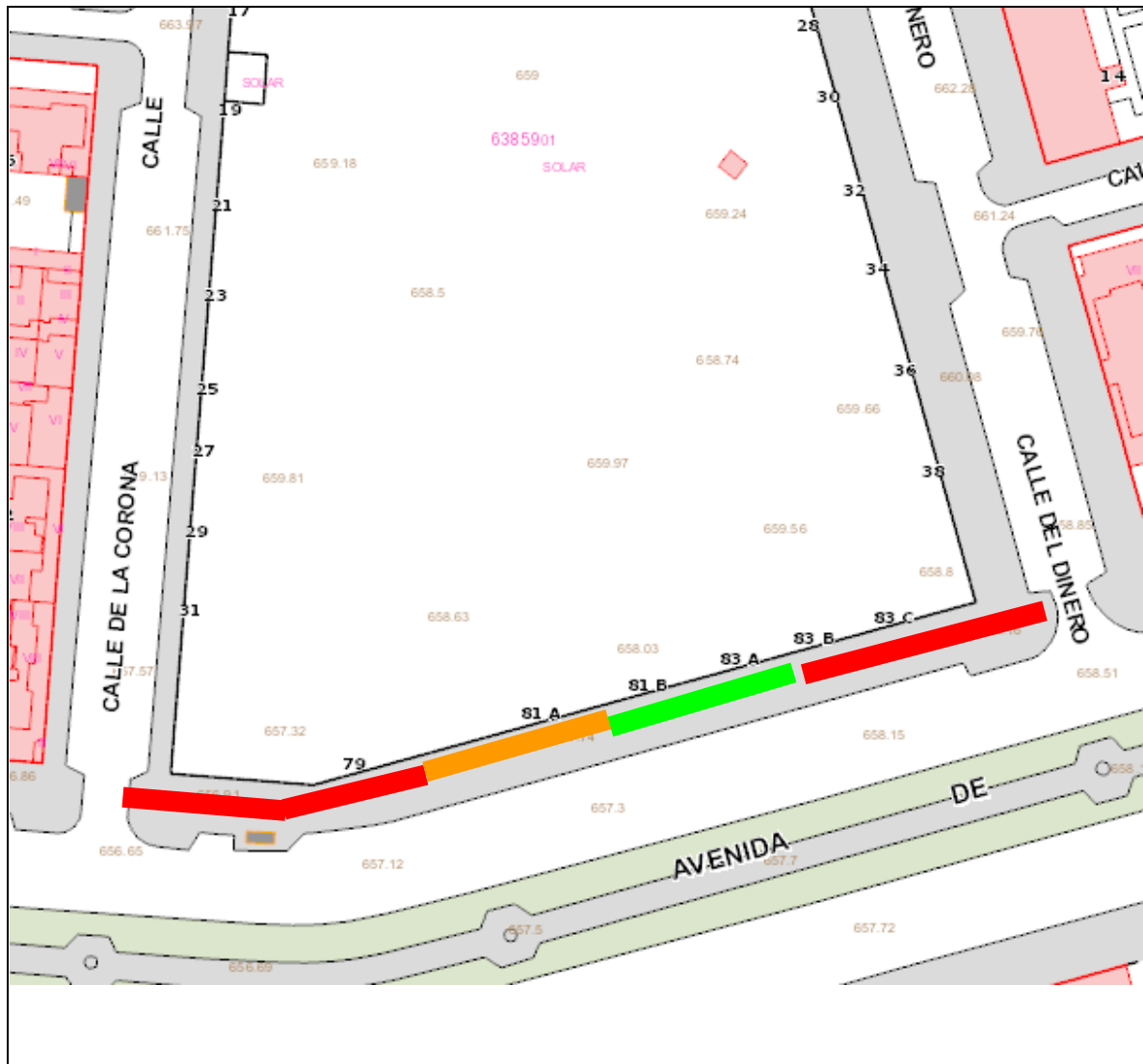
<p>D2 Asiento</p> <p>R2 Grieta transversal</p> <p>R3 Rotura en esquina</p> <p>R4 Cuarteo en malla gruesa</p> <p>R6 Rotura de borde</p> <p>R7 Descascarillado</p> <p>R10 Desconchado</p> <p>R11 Bache</p> <p>R12 Peladura</p> <p>R13 Arranque de árido grueso</p> <p>O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p>	<p>Sub-Tramo 02.1</p>	<p>Entre las calles del Luis de Oro y de la Mutual</p> <p>Longitud del tramo: 108 m.</p> <p>El tramo presenta homogeneidad en el descascarillado (R7) de casi todo su recorrido, presentando la pérdida total del mortero superficial, con inicio de desgaste del mortero intersticial (entre árido) pero sin aparente pérdida del árido, salvo en la rampa extremo oeste (en rojo) que presenta un capacidad más avanzado de desgaste, con desintegración y pérdida del mortero intersticial y arranque de árido.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencias tipo O4 en rampas de extremos, O6 en dos puntos ocasionado por el desenganche de instalaciones y O8 en un punto reparado.</p> <p>No es recomendable su uso hasta subsanación de deficiencias. Específicamente se desaconseja el uso de la rampa oeste.</p>
	<p>Sub-Tramo 02.2</p>	<p>Entre las calles de la Mutual y del Maravedí</p> <p>Longitud del tramo: 46 m.</p> <p>El tramo presenta homogeneidad en el descascarillado (R7) de casi todo su recorrido, presentando la pérdida total del mortero superficial, la desintegración y pérdida del mortero intersticial (entre árido) y el arranque del árido (R13). En la rampa extremo oeste presenta pérdida de firme (O7).</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencias tipo O4 en tres puntos del recorrido y O6 en un punto por instalaciones.</p> <p>Se desaconseja el uso de todo el tramo.</p>

TRAMO 03: Acera Norte, de C/ del Maravé a C/ del Dinero



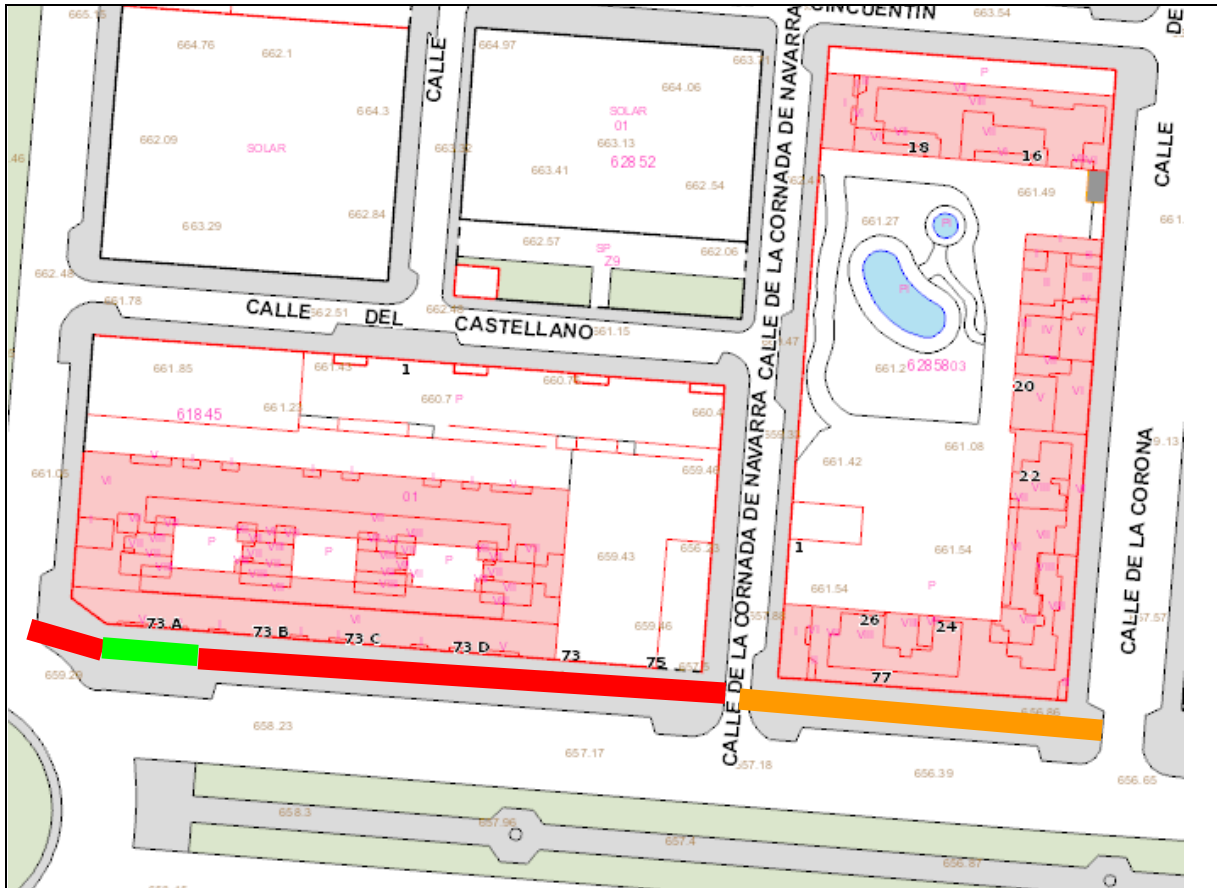
<p>D2 Asiento</p> <p>R2 Grieta transversal</p> <p>R3 Rotura en esquina</p> <p>R4 Cuarteo en malla gruesa</p> <p>R6 Rotura de borde</p> <p>R7 Descascarillado</p> <p>R10 Desconchado</p> <p>R11 Bache</p> <p>R12 Peladura</p> <p>R13 Arranque de árido grueso</p> <p>O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p>	<p>Sub-Tramo 03.1</p>	<p>Entre las calles del Maravé y del Ducado</p> <p>Longitud del tramo: 46 m.</p> <p>El tramo presenta buen capacidad en casi todo su recorrido, salvo en la rampa de cruce (en rojo) que presenta un capacidad R7 de desgaste, con desintegración y pérdida del mortero intersticial y arranque de árido.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencia R12 y R4 en la rampa extremo este</p> <p>Su uso es posible en todo el recorrido salvo en los tramos específicos indicados.</p> <p>Se procede al cruce de la vía y se verifica el capacidad puntual de la vía Sur, con la presencia de varios capacidad de conservación, entre uso posible y desaconsejable.</p>
<p>O5 Reparaciones</p> <p>O6 Obstáculos</p> <p>O7 Perdida de firme</p> <p>O8 Vegetación</p>	<p>Sub-Tramo 02.2</p>	<p>Entre las calles del Ducado y del Dinero</p> <p>Longitud del tramo: 108 m.</p> <p>El tramo presenta sectores: el primero, en buena capacidad: el segundo, exhibe descascarillado (R7), presentando la pérdida parcial del mortero superficial, con inicio de desgaste del mortero intersticial (entre árido) pero sin pérdida del árido.</p> <p>Deficiencia R10 y R4 en la rampa extremo este.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido y R11 puntuales.</p> <p>Deficiencias tipo O4 en dos puntos del recorrido y O5 en un punto.</p> <p>Su uso es posible en todo el recorrido salvo en los tramos específicos indicados</p>

TRAMO 04: Acera Norte, de C/ del Dinero a C/ de la Corona



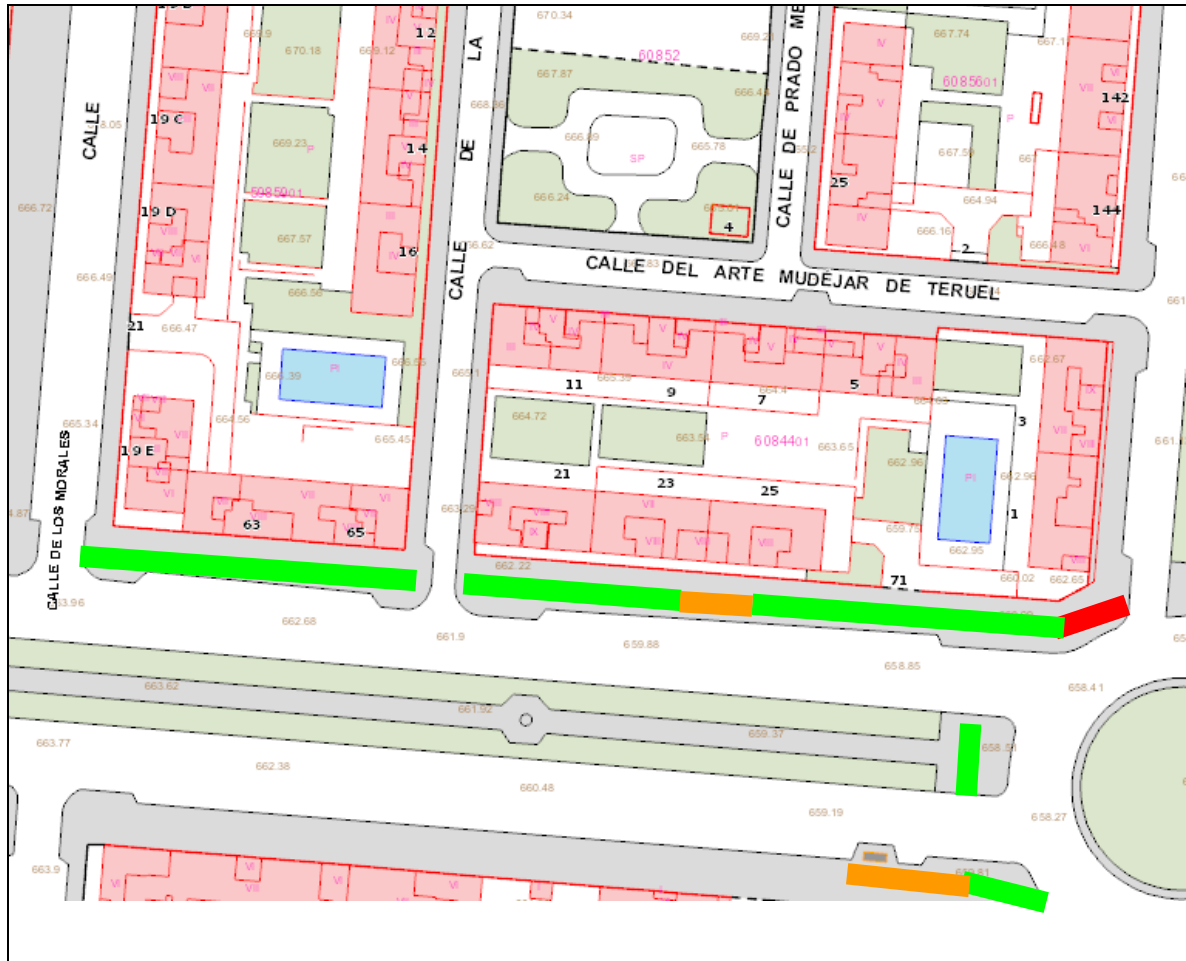
<p>D2 Asiento</p> <p>R2 Grieta transversal</p> <p>R3 Rotura en esquina</p> <p>R4 Cuarteo en malla gruesa</p> <p>R6 Rotura de borde</p> <p>R7 Descascarillado</p> <p>R10 Desconchado</p> <p>R11 Bache</p> <p>R12 Peladura</p> <p>R13 Arranque de árido grueso</p> <p>O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p> <p>O5 Reparaciones</p> <p>O6 Obstáculos</p> <p>O7 Pérdida de firme</p> <p>O8 Vegetación</p>	<p>Tramo único</p>	<p>Longitud del tramo: 136 m.</p> <p>Se observa una capacidad variable entre sectores: desde la capacidad óptima al R/ en diferentes grados de deterioro hasta la disgregación de mortero y árido.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencias R4 y R10 en la rampa extremo este.</p> <p>Deficiencias O4 en tres puntos y O5 en un punto.</p> <p>Su uso es variable según el sector del tramo, con preferencia por uso desaconsejado en el 50% del tramo.</p>
--	--------------------	--

TRAMO 05: Acera Norte, de C/ de la Corona a la Avda. de Carabanchel Alto



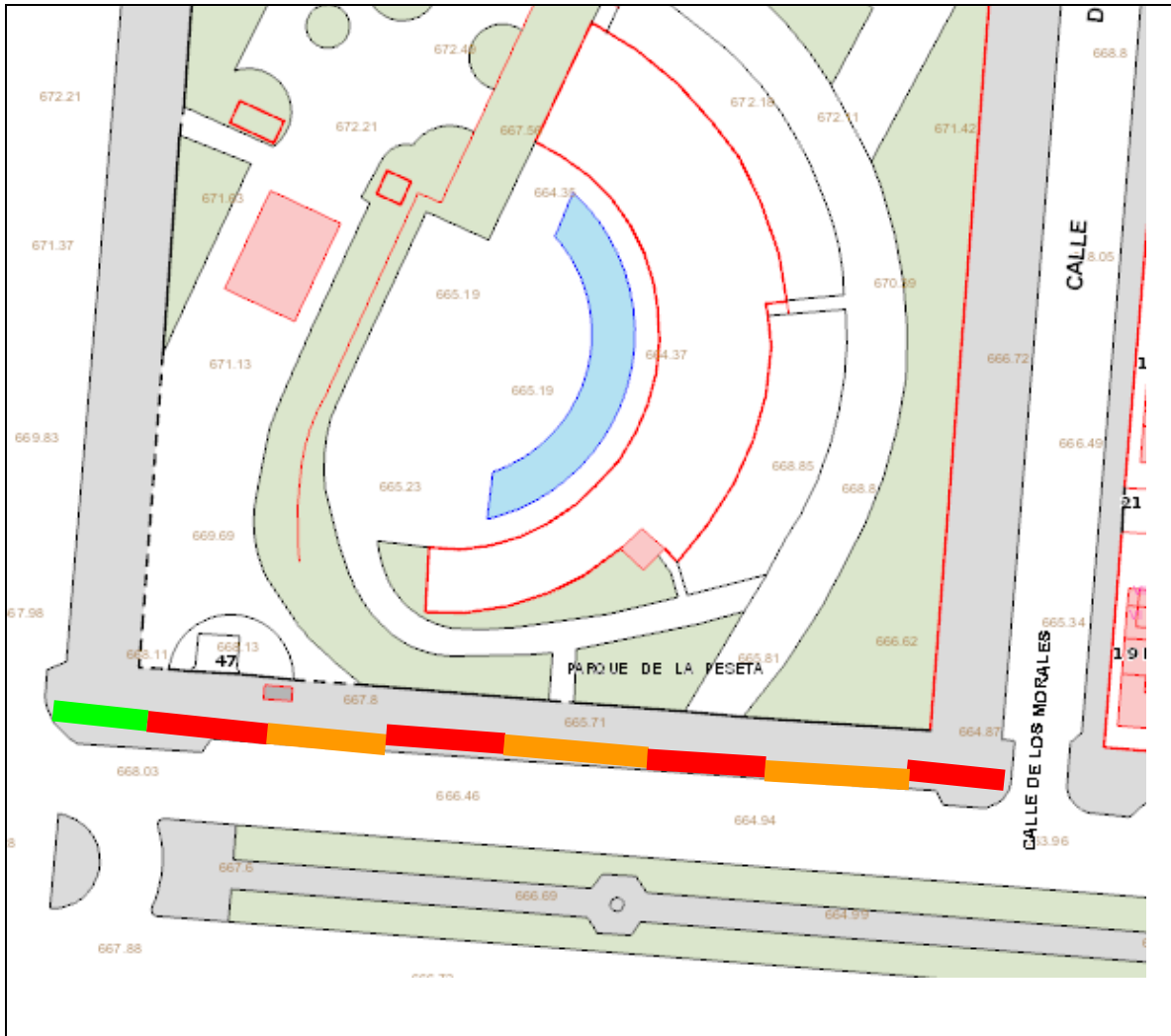
<p>D2 Asiento</p> <p>R2 Grieta transversal</p> <p>R3 Rotura en esquina</p> <p>R4 Cuarteo en malla gruesa</p> <p>R6 Rotura de borde</p> <p>R7 Descascarillado</p> <p>R10 Desconchado</p> <p>R11 Bache</p> <p>R12 Peladura</p> <p>R13 Arranque de árido grueso</p> <p>O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p> <p>O5 Reparaciones</p> <p>O6 Obstáculos</p> <p>O7 Pérdida de firme</p> <p>O8 Vegetación</p>	<p>Sub-Tramo 05.1</p>	<p>Entre las calles de la Corona y de la Cornada de Navarra</p> <p>Longitud del tramo: 46 m.</p> <p>El tramo presenta homogeneidad en el descascarillado (R7) de todo su recorrido, presentando la pérdida total del mortero superficial, con inicio de desgaste del mortero intersticial (entre árido) pero sin aparente pérdida del árido. Existe un único tramo de unos 4 metros con reparación reciente.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido y al menos una deficiencia tipo O4.</p> <p>Deficiencia R4 y R10 en la rampa extremo este.</p> <p>No es recomendable su uso hasta subsanación de deficiencias.</p>
	<p>Sub-Tramo 05.2</p>	<p>Entre las calles de la Cornada de Navarra y la Avda. de Carabanchel Alto</p> <p>Longitud del tramo: 108 m.</p> <p>El tramo presenta homogeneidad en el descascarillado (R7) de casi todo su recorrido, presentando la pérdida total del mortero superficial, la desintegración y pérdida del mortero intersticial (entre árido) y el arranque del árido (R13). En la rampa extremo oeste presenta pérdida de firme (O7).</p> <p>También presenta un tramo de unos 10 metros reparado.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencias tipo O4 en tres puntos del recorrido y O5 en un punto.</p> <p>Se desaconseja su uso, ya que el tramo reparado no es de una longitud a considerar.</p>

TRAMO 06: Acera Norte, de la Avda. de Carabanchel Alto a C/ de los Morales



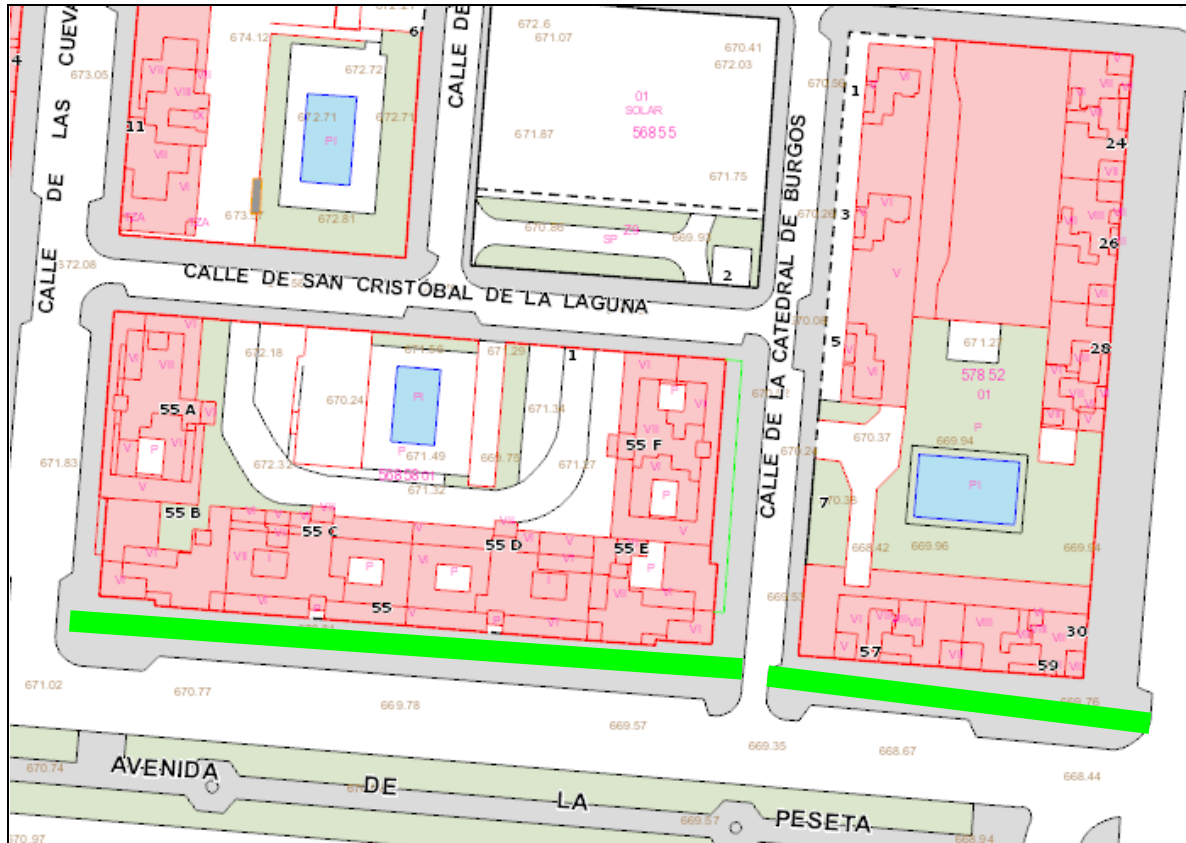
<p>D2 Asiento R2 Grieta transversal R3 Rotura en esquina R4 Cuarteo en malla gruesa R6 Rotura de borde R7 Descascarillado R10 Desconchado R11 Bache R12 Peladura R13 Arranque de árido grueso O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p>	<p>Sub-Tramo 06.1</p>	<p>Entre la Avda. de Carabanchel Alto y la calle de los Monumentos de Oviedo Longitud del tramo: 108 m. El tramo presenta homogeneidad la capacidad de uso adecuado, salvo en un tramo poco significativo y el sector inicial. Deficiencias R2 en todo el recorrido y O4 en cuatro puntos. Deficiencia R4 y en la rampa extremo este y deficiencia O7, obstáculo puntual (farola) Su uso es posible en todo el recorrido salvo en los tramos específicos indicados. Se procede al cruce de la vía y se verifica el capacidad puntual de la vía Sur, con la presencia de varios capacidad de conservación, entre uso posible y desaconsejable.</p>
<p>O5 Reparaciones O6 Obstáculos O7 Perdida de firme O8 Vegetación</p>	<p>Sub-Tramo 06.2</p>	<p>Entre las calles de los Monumentos de Oviedo y de los Morales. Longitud del tramo: 46 m. El tramo presenta buena capacidad en su recorrido. Deficiencias R2 en todo el recorrido. Su uso es posible en todo el recorrido.</p>

TRAMO 07: Acera Norte, de la C/ de los Morales a la C/ de Salvador Allende



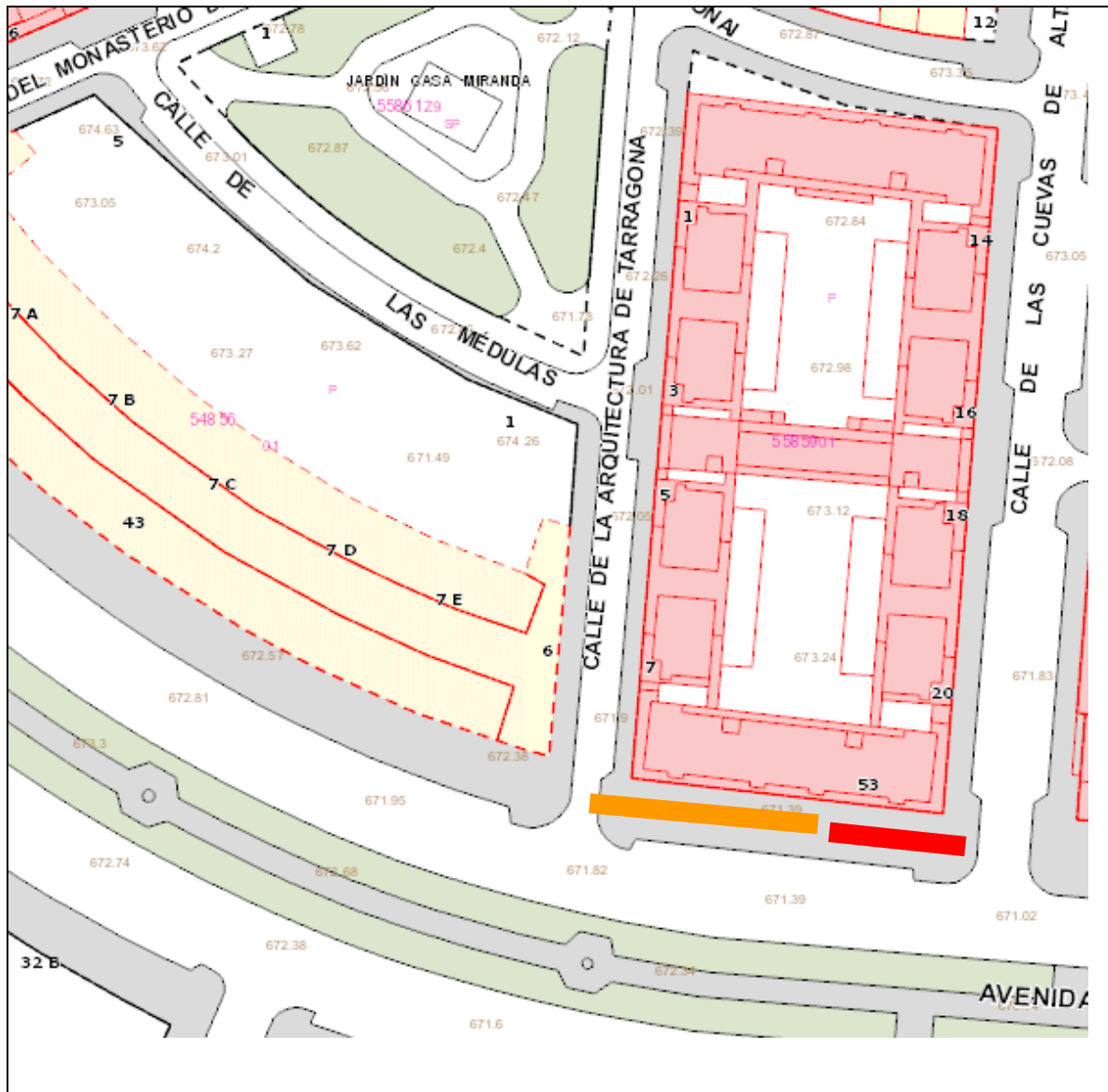
<p>D2 Asiento</p> <p>R2 Grieta transversal</p> <p>R3 Rotura en esquina</p> <p>R4 Cuarteo en malla gruesa</p> <p>R6 Rotura de borde</p> <p>R7 Descascarillado</p> <p>R10 Desconchado</p> <p>R11 Bache</p> <p>R12 Peladura</p> <p>R13 Arranque de árido grueso</p> <p>O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones</p> <p>O5 Reparaciones</p> <p>O6 Obstáculos</p> <p>O7 Perdida de firme</p> <p>O8 Vegetación</p>	<p>Tramo único</p>	<p>Longitud del tramo: 136 m.</p> <p>Se observa una capacidad variable entre sectores: desde la capacidad óptima al R7 en diferentes grados de deterioro hasta la disgregación de mortero y árido.</p> <p>Deficiencias R2 en todo el recorrido.</p> <p>Deficiencias O4 en cinco puntos y O5 en tres puntos.</p> <p>Su uso es variable según el sector del tramo, con preferencia por uso desaconsejado y no recomendable.</p>
--	---------------------------	---

TRAMO 08: Acera Norte, de C/ de Salvador Allende a C/ de las Cuevas de Altamira



<p>D2 Asiento R2 Grieta transversal R3 Rotura en esquina R4 Cuarteo en malla gruesa R6 Rotura de borde R7 Descascarillado R10 Desconchado R11 Bache R12 Peladura</p>	<p>Sub-Tramo 08.1</p>	<p>Entre las calles de Salvador Allende y de la Catedral de Burgos Longitud del tramo: 46 m. El tramo presenta buena capacidad en su recorrido. Deficiencias R2 en todo el recorrido. Deficiencias O4, O5 y O6. Deficiencia R4 y R10 en la rampa extremo oeste. Su uso es posible en todo el recorrido. Atención al punto reparado de forma defectuosa y al obstáculo (invernal)</p>
<p>R13 Arranque de árido grueso O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones O5 Reparaciones O6 Obstáculos O7 Perdida de firme O8 Vegetación</p>	<p>Sub-Tramo 08.2</p>	<p>Entre las calles de la Catedral de Burgos y de las Cuevas de Altamira Longitud del tramo: 108 m. El tramo presenta buena capacidad en su recorrido. Deficiencias R2 en todo el recorrido. Deficiencias O4 y O6. Deficiencia R4 y R10 en las rampas. Su uso es posible en todo el recorrido.</p>

TRAMO 09: Acera Norte, de C/ de las Cuevas de Altamira a C7 de la Arq. de Tarragona



<p>D2 Asiento R2 Grieta transversal R3 Rotura en esquina R4 Cuarteo en malla gruesa R6 Rotura de borde R7 Descascarillado R10 Desconchado R11 Bache R12 Peladura R13 Arranque de árido grueso O4 Grietas en encuentro con elementos de instalaciones O5 Reparaciones O6 Obstáculos O7 Pérdida de firme O8 Vegetación</p>	<p>Tramo único</p>	<p>Longitud del tramo: 46 m. Se observa una capacidad variable dentro de la deficiencia general de Descascarillado. Deficiencias R2 en todo el recorrido. Deficiencia R4 y R10 en las rampas. Deficiencias O4 en tres puntos. Su uso es variable según el sector del tramo, con preferencia por uso desaconsejado y no recomendable.</p>
--	--------------------	---

3. VALORACIÓN Y CONCLUSIONES

Como resultado de la inspección se observa que el tramo de acera-bici presenta los siguientes porcentajes aproximados de capacidad:

36% de vía en esta óptimo de uso.

40% de vía de uso no recomendable.

24% de vía de uso totalmente desaconsejable.

La valoración de estos porcentajes se basa en el recorrido completo, con toma de datos cada 5 metros.

En el caso de las zonas de uso no recomendable (naranja) es posible la rodadura, pero con mayor desgaste de ruedas y empeoramiento del rendimiento en el recorrido. Además, en caso de accidente (caída), existe el riesgo de heridas por abrasión del usuario ciclista.

Sobre las zonas de uso totalmente desaconsejable (rojo), se indica que la vía como tal ha dejado de existir para convertirse en badenes o baches de superficie irregular. No se observan depósitos de áridos gruesos dada la periódica limpieza de la vía.

Así, las condiciones de uso (si éste aún así se produjera) y la peligrosidad por el riesgo de accidente se agravan.

Es importante recalcar que en la valoración de posibles riesgos y daños se ha tomado en consideración que esta vía es de uso general: ciclistas expertos, noveles e infantiles y que dichas apreciaciones de inseguridad siempre han de argumentarse sobre la parte más débil de los usuarios.

Siguiendo con la valoración de las deficiencias, se ha especificado la abundancia de agrietamientos de todo tipo y el desconchado de las grietas, sobre todo en las rampas de cruce de acometida a las calzadas.

En el caso de las instalaciones, se han hecho coincidir sistemáticamente la posición de arquetas de instalaciones dentro del recorrido lo cual es un error dado el comportamiento térmico diferencial de los materiales. La falta de juntas de perímetro de las arquetas, el asiento y la nivelación adecuados de las mismas a las pendientes y las reparaciones deficientes son la causa de los abundantes obstáculos,

En el caso de las grietas transversales, se evidencia la falta de ejecución de juntas de dilatación del pavimento en todo el recorrido. Ello ha llevado al consiguiente agrietamiento general de la vía, que sin mantenimiento acelerará el proceso de deterioro general.

También se hace constar que el crecimiento de los árboles de los alcorques que limitan la vía comienza a producir deterioros en la misma.

Por último, se observan puntos localizados de obstáculos por errores de replanteo de mobiliario. No son significativos para la valoración de la funcionalidad de la vía. Sin embargo, los existentes constituyen un riesgo seguro de accidente.

En función de la inspección realizada y la información expuesta se concluye que la vía, en las dos terceras partes del tramo verificado presenta una capacidad de uso no recomendable o totalmente desaconsejable.

Se asume que su incorporación a la acera peatonal, permite que los ciclistas usen esta última como "vía ciclista".

No obstante, no se pretende en este documento valorar la utilidad de la acera-bici sino su capacidad para su uso como tal, el cual ha quedado suficientemente evidenciado.

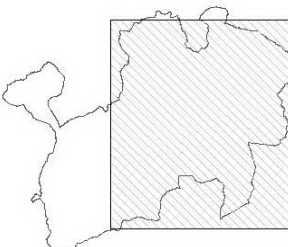
En Madrid


Rafael de Andrés Galván

Arquitecto

LEYENDA

- VÍAS CICLISTAS EXISTENTES
- - - VÍAS CICLISTAS EN EJECUCIÓN
- VÍAS CICLISTAS PROYECTADAS
- VÍAS CICLISTAS PROYECTADAS EN EL PLAN DE VÍAS CICLISTAS Y PEATONALES DE LA COMUNIDAD DE MADRID
- EJES PRINCIPALES
- DENOMINACIÓN DE PRINCIPAL CLAVE ZONA
- ENLACES CON VÍAS EXISTENTES DENOMINACIÓN ENLACE CLAVE ZONA
- GRANDES PROYECTOS URBANÍSTICOS
- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- LÍMITE DISTRITAL





PDMC MADRID


P1

EJES PRINCIPALES DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

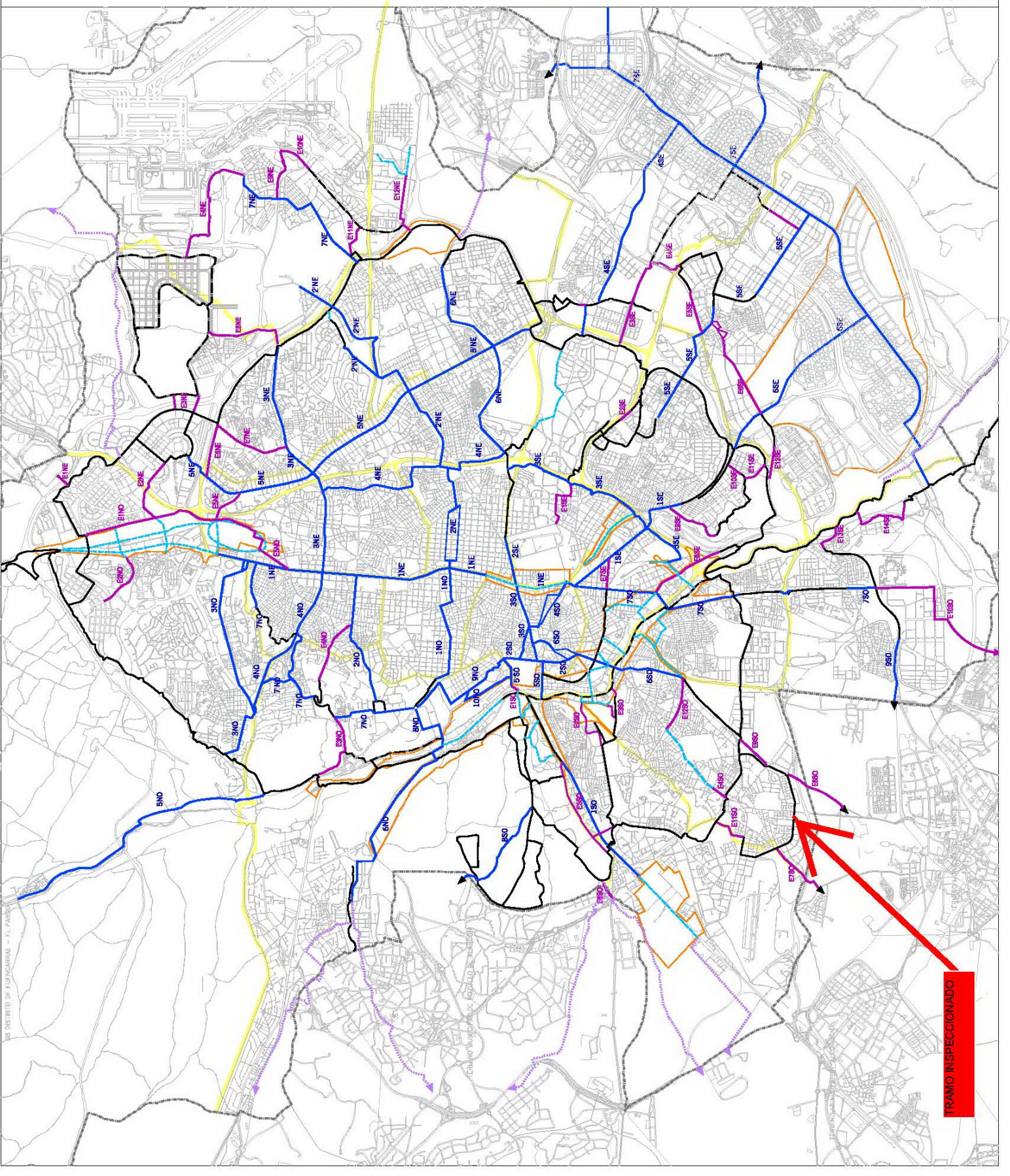
TEMA: ABRIL 08

DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

ESCALA: 1/80.000

NOTA: 

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID



TRAMO INSPECCIONADO