



INTRODUCCIÓN



El deterioro ambiental de los centros urbanos está fuertemente ligado al tráfico rodado. Problemas como la congestión y la contaminación atmosférica son algunos de los efectos negativos que produce el tráfico en estos puntos. En este estudio de la influencia del tráfico y de la movilidad en la contaminación atmosférica en la ciudad de Madrid, se analizan una serie variables, mediante un trabajo de campo llevado a cabo en distintas calles de Madrid, para ver su influencia

Hasta la fecha se han estudiado 101 calles y actualmente se está ampliando el número de calles estudiadas.

ZONA DE ESTUDIO: Centro de Madrid

En esta zona estará incluido todo el área urbano perteneciente al distrito centro.

FICHA DE CAMPO

La toma de datos de campo se realizará por medio de una ficha de campo. Esta ficha contiene todas las variables objeto de estudio. Cada calle será dividida en varios puntos, en cada uno de los cuales se realizarán las mediciones necesarias para rellenar la ficha de campo.

Resultados obtenidos

Con los datos obtenidos en cada una de las calles estudiadas se ha calculado la distribución del tráfico urbano en dichas calles. Este gráfico corresponde a la calle Atocha

FICHA DE CAMPO

Nº DE GRUPO	CALLE	HORA	Nº PUNTO
3	Atocha	10:23 Jueves 28-10	1 Sentido 1

IMD	LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	50km/h			
LIGEROS	PESADOS	BUSES	TAXIS	MOTOS	BICICLETAS
9410	1528	441	2512	852	0

CARACTERÍSTICAS DE LA CALLE		
ALTURA DE EDIFICIOS	TIPO DE EDIFICIOS	ANCHURA
25 metros	Hotel, viviendas Y oficinas	6,50 metros (calzada); 5 metros (acera)
		Nº DE CARRILES EN CADA SENTIDO
		3 por sentido

ZONAS PEATONALES	APARCAMIENTOS		ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	CARRIL BICI
no	SUBTERRÁNEOS	SUPERFICIALES	SI	no
TIPO DE FIRME	no	Zona azul	8 am a 8 pm	CARRIL BUS
semiflexible				no

USOS DEL SUELO			
ZONA RESIDENCIAL	ZONA DE OFICINAS	COLEGIOS	ZONA TURÍSTICA
si	si	no	si

TRANSPORTE PÚBLICO		
AUTOBÚS URBANO	Nº DE PARADAS	LÍNEAS
si	una	6; 26; 32
AUTOBÚS INTERURBANO	Nº DE PARADAS	LÍNEAS
si	una	N17
METRO	Nº DE PARADAS	LÍNEAS
no		
CERCANÍAS	Nº DE PARADAS	LÍNEAS
no		
TAXIS	Nº DE PARADAS	
no		

OBSERVACIONES
Tenemos al principio de la calle una mediana de anchura aproximada 2 metros. Paso de cebra tipo *dashed*. En este sentido la calle pierde el carril derecho y pasamos a tener uno de aproximadamente 25 metros que permite el giro a la izquierda; cuando finaliza este carril de giro a la izquierda, la calle se queda con dos carriles en este sentido.

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO



OBJETIVOS

Lo que se pretende con este trabajo, que forma parte de una Tesis Doctoral, es analizar como influyen determinadas variables del diseño urbano en la mayor o menor afluencia de tráfico y, una vez hecho esto, tratar de diseñar un modelo que nos permita saber que cambiar en determinadas calles o como diseñar futuras zonas urbanas para evitar una excesiva afluencia de tráfico y por tanto disminuir los problemas de contaminación atmosférica y optimizar el consumo de combustible.

