

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cáceres

Propuestas

ANEXO I Jerarquía viaria y secciones tipo

Septiembre de 2026

Índice

0.	Introducción	2
1.	Secciones de vías tipo	5
2.	Secciones tipo para itinerarios de circulación.....	7
2.1.	Secciones de ancho inferior a 4 metros.....	7
2.2.	Secciones de entre 4 y 8 metros de anchura	8
2.3.	Secciones de anchura entre 7,5 y 10 metros de anchura	9
2.4.	Secciones de 10 a 16 metros de anchura con un carril y aceras.....	10
2.5.	Secciones de 10 a 16 metros de anchura con dos carriles y aceras	11
2.6.	Secciones de más de 16 metros de anchura con dos carriles y aceras	13
2.7.	Secciones de 7 a 10 metros de anchura con carril bici	15
2.8.	Secciones de 10 a 16 metros de anchura con carril bici.....	16
2.9.	Secciones de más de 16 metros de anchura con carril bici	19
3.	Secciones tipo para vías con usos específicos.....	20
3.1.	Viario con terraza	20
3.2.	Viario industrial.....	20
4.	Relación entre jerarquía viaria y sección tipo de calle.....	22

0. Introducción

La configuración espacial de las calles y vías urbanas es un reflejo directo de su propósito fundamental y de la interacción compleja entre los diversos usuarios que las transitan. Lejos de ser meros elementos lineales para el desplazamiento, las calzadas se erigen como espacios multifuncionales donde convergen la movilidad vehicular, peatonal y ciclista, la actividad económica, la vida social y la infraestructura urbana esencial. La definición de sus secciones transversales, por tanto, no puede ser un ejercicio arbitrario; debe responder a una planificación meticulosa que armonice la vocación principal de la calle con las necesidades específicas de sus usuarios y las limitaciones inherentes al ancho total disponible.

En el contexto actual de las ciudades españolas, donde el espacio es un bien escaso y la demanda de movilidad sostenible es creciente, la optimización de cada metro cuadrado de vía pública es crucial. Esto implica ir más allá de la simple provisión de carriles de circulación. Se trata de diseñar espacios que fomenten la seguridad vial, mejoren la calidad de vida urbana y promuevan la intermodalidad. La elección de una sección tipo adecuada impacta directamente en la fluidez del tráfico, la accesibilidad, la vitalidad comercial y la cohesión social de un barrio.

En este apartado, se profundizará en la tipología de las secciones de calzada, examinando cómo factores cruciales determinan la distribución óptima de sus componentes. Se analizará cómo la integración de elementos como aceras, carriles de circulación, carriles bici, zonas de aparcamiento, medianas y elementos verdes se articula para configurar entornos seguros, eficientes y habitables, adaptados a la idiosincrasia de cada contexto urbano. Cada calle tiene una razón de ser dentro de la red urbana. Esta "vocación" define sus prioridades:

- Vías estructurantes o arteriales: Diseñadas para el alto volumen de tráfico y la rapidez de conexión entre distintas zonas de la ciudad. Aquí, la prioridad suele ser la capacidad de circulación vehicular, aunque cada vez más se integran soluciones para transporte público eficiente y pasos peatonales seguros.
- Vías colectoras: Funcionan como enlace entre las arteriales y las calles locales, recogiendo y distribuyendo el tráfico. Su diseño debe equilibrar la capacidad vehicular con la accesibilidad a propiedades adyacentes.
- Calles locales o residenciales: Su función principal es dar acceso a propiedades y fomentar la vida de barrio. La velocidad debe ser baja y la prioridad se desplaza hacia el peatón, el ciclista y los espacios de estancia. Aquí, la gestión del aparcamiento residencial y la integración de zonas verdes cobran gran relevancia.
- Calles comerciales: Deben facilitar el acceso a los comercios, priorizando al peatón y permitiendo la carga y descarga. La presencia de terrazas y mobiliario urbano es común, requiriendo aceras amplias y seguras.
- Vías de transporte público exclusivo: Pensadas para priorizar guaguas o transportes colectivos, con plataformas segregadas que garantizan la regularidad y eficiencia del servicio.

Más allá de la vocación, la planificación urbana moderna asigna prioridades explícitas a ciertos modos de transporte o actividades:

- Priorización del peatón: Se traduce en aceras anchas, pavimentos accesibles, cruces seguros (pasos de cebra elevados, semáforos con fases peatonales largas) y mobiliario urbano que invite al paseo y la estancia.
- Fomento de la bicicleta: Implica la inclusión de carriles bici segregados o compartidos, aparcamientos seguros para bicicletas y una red ciclista conectada.
- Impulso del transporte público: Se materializa en carriles BUS/VAO, paradas accesibles y bien ubicadas, y una semaforización preferente para el transporte colectivo.
- Gestión del aparcamiento: La decisión de permitir o restringir el aparcamiento define la necesidad de reservar espacio para este fin. La tendencia actual es desincentivar el aparcamiento en calzada en vías principales para liberar espacio para otros usos.

Tabla 1. Matriz de funciones del viario. Fuente: Elaboración propia

Funciones	Viario exterior o territorial	Viario de conexión y paso	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local	Viario local pacificado	Viario peatonal	Viario industrial
Conexión interurbana								
Conexión rodada intraurbana								
Contemplación del entorno								
Paisaje externo a edificios								
Circulación peatonal								
Acceso rodado y peatonal								
Estancia y relación social								
Referencia parcelación								
Previsión del estacionamiento								

Funciones	Leyenda
Función prioritaria	
Función complementaria	
Función inapreciable	

Esta jerarquía debe cumplir una serie de funciones esenciales en base a la matriz de prioridades (función prioritaria, complementaria o inapreciable), estructurándose de la siguiente manera para adaptarse a la tipología del municipio:

- Viario exterior o territorial: Vías diseñadas con la función prioritaria de garantizar la conexión interurbana e intraurbana de largo recorrido, así como la contemplación del entorno a gran escala. Engloba las grandes infraestructuras supramunicipales (A-66, N-521, A-58). En este nivel, funciones como la previsión del estacionamiento, la estancia, la relación social o el acceso directo a parcelas son totalmente inapreciables.
- Viario de conexión y paso: Vías estructurantes encargadas de conectar los distintos distritos del municipio entre sí y con los grandes atractores. Mantienen como prioridad la conexión rodada intraurbana y la fluidez del tráfico, pero integran también como funciones prioritarias la circulación peatonal y la contemplación del entorno. La previsión de estacionamiento sigue siendo inapreciable.
- Viario local colector: Actúan como arterias principales de distribución. Conservan la prioridad en la conexión intraurbana, pero dan un salto cualitativo al priorizar también el acceso rodado y peatonal, y la estancia o relación social. Canalizan el tráfico hacia las grandes zonas residenciales y comerciales, siendo inapreciables ya las funciones de conexión interurbana y de estacionamiento.

- Viario local distribuidor: Vías que ordenan los flujos internos de los barrios. En ellas, la conexión rodada intraurbana pierde peso. Su prioridad absoluta se centra en la circulación peatonal, el acceso a parcelas, la estancia, la relación social y la referencia de parcelación.
- Viario local: Calles de capilaridad que dan servicio directo a los residentes. En este nivel, cualquier tipo de conexión rodada se vuelve inapreciable. Otorgan prioridad total a la circulación peatonal, el acceso a los edificios, la contemplación del entorno, el paisaje externo y, de manera destacada respecto a niveles superiores, a la previsión del estacionamiento residencial.
- Viario local pacificado: Entornos que comparten exactamente la misma matriz de funciones prioritarias que el viario local, pero en los que se aplican límites de velocidad bajos y elementos físicos de pacificación del tráfico para asegurar la tranquilidad del entorno y reducir el estrés acústico, especialmente en los ensanches.
- Viario peatonal: Espacios como la Plaza Mayor, la calle San Juan, Pintores o el interior del recinto amurallado. Cualquier tipo de conexión rodada o previsión de estacionamiento es inapreciable. Otorgan prioridad exclusiva a la circulación peatonal, la contemplación del patrimonio, el paisaje, y la estancia y relación social, promoviendo la vida cultural y económica sin la injerencia del tráfico motorizado.
- Viario industrial: Vías localizadas en los polígonos y parques empresariales, como Las Capellanías, Charca Musia o el Polígono Ganadero. Sus funciones prioritarias se limitan a la referencia de parcelación y a la previsión del estacionamiento logístico y laboral. El acceso rodado/peatonal, la circulación peatonal y el paisaje son complementarios, mientras que la estancia, la relación social o la contemplación del entorno resultan inapreciables.

Finalmente, la restricción física del espacio es un factor determinante. El ancho total de la vía (medido entre fachadas o elementos permanentes) dictará las posibilidades de diseño. Un ancho generoso permitirá incorporar múltiples elementos (grandes aceras, varios carriles, medianas arboladas), mientras que un ancho limitado obligará a tomar decisiones de compromiso y a priorizar rigurosamente los usos.

En ocasiones, las limitaciones vienen dadas por la presencia de edificios catalogados, infraestructuras subterráneas o la imposibilidad de expropiaciones. Es en estos escenarios donde la creatividad en el diseño y la capacidad de optimización del espacio se vuelven más críticas.

Al integrar estos factores, la planificación de las secciones tipo de la calzada no solo busca la eficiencia funcional, sino también la creación de espacios urbanos más habitables, sostenibles y equitativos para todos los ciudadanos.

1. Secciones de vías tipo

En este apartado, se presenta una propuesta de diferentes secciones tipo de calle, diseñadas para optimizar el espacio urbano y cumplir con la legislación vigente en España, especialmente en lo que respecta a la accesibilidad universal. El objetivo es ofrecer un abanico de posibilidades que sirvan de referencia, siempre teniendo en cuenta el ancho disponible entre fachadas como el principal condicionante.

Es crucial entender que este catálogo es orientativo. La elección final de la sección tipo para un proyecto de renovación o nueva construcción recaerá siempre en la administración pública competente o en el equipo redactor del proyecto específico, quienes deberán considerar las particularidades del contexto urbano, la vocación de la calle, el tráfico esperado y las necesidades de los usuarios.

Para desarrollar estas secciones tipo, se ha establecido una serie de criterios dimensionales mínimos basados en la normativa de accesibilidad y buenas prácticas de diseño urbano. Junto a estos mínimos, se indican valores recomendados entre paréntesis, que permiten alcanzar una mayor calidad espacial, confort y seguridad para todos los usuarios.

Aceras:

- Mínimo: 1,5 metros. Este ancho es el umbral para garantizar el paso simultáneo de una persona y un cochecito de bebé o silla de ruedas, sin obstáculos.
- Recomendado: $\geq 1,8$ metros. A partir de esta anchura, se facilita la coexistencia de diferentes velocidades de paso, se permite la instalación de mobiliario urbano de forma ordenada y se mejora notablemente la comodidad del peatón. En zonas comerciales o de gran afluencia peatonal, se deberían buscar anchos superiores.

Zona de Iluminación y Servicios:

- Mínimo y Recomendado: $\geq 0,5$ metros. Este espacio se reserva para la ubicación de farolas, señalización vertical, mobiliario urbano (papeleras, bancos si el ancho de acera lo permite) y la infraestructura de servicios (cableado, telecomunicaciones, etc.). Su correcta gestión es vital para evitar obstáculos en el itinerario peatonal.

Zona de Arbolado en Alcorque:

- Mínimo y Recomendado: ≥ 1 metro. La integración de arbolado urbano es fundamental para mejorar la calidad ambiental (sombra, reducción del efecto isla de calor, calidad del aire), la estética y la biodiversidad de las calles. Este ancho permite un desarrollo adecuado del árbol y su alcorque sin interferir con el paso peatonal.

Carril Bici Unidireccional:

- Mínimo: 1,25 metros. Permite el paso de una bicicleta de manera segura, segregada del tráfico motorizado y peatonal.
- Recomendado: 1,5 metros. Con este ancho se incrementa la sensación de seguridad para el ciclista y se facilita el adelantamiento de bicicletas más lentas o el paso de bicicletas con remolque.

Carril Bici Bidireccional:

- Mínimo: 2 metros. Este ancho es el indispensable para permitir el cruce seguro de dos bicicletas en sentidos opuestos, siempre segregadas.
- Recomendado: >2,5 metros. Un ancho mayor mejora la fluidez, la seguridad y la comodidad, especialmente en tramos con mayor volumen de ciclistas o en entornos donde se requiere una mayor distancia de seguridad.

Aparcamiento en Línea (Calzada):

- Mínimo: 2 metros. Este ancho permite el estacionamiento de vehículos en batería o en línea, dependiendo del diseño.
- Recomendado: 2,25 metros. Un ancho superior facilita las maniobras de estacionamiento y salida, reduce el riesgo de golpes a vehículos adyacentes y puede permitir un mayor confort para la apertura de puertas.

Carril de Circulación (Calzada):

- Mínimo: 3 metros. Este ancho es el umbral para permitir el paso seguro de un vehículo. Puede ser adecuado para calles residenciales con bajo volumen de tráfico y velocidades muy reducidas.
- Recomendado: 3,5 metros. Es el ancho estándar para la mayoría de los carriles de circulación en vías urbanas, permitiendo una circulación fluida y segura para turismos, transporte público y vehículos de reparto. En vías arteriales o con transporte público regular, este ancho es indispensable.

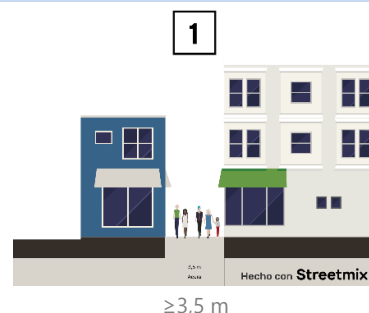
La aplicación de estos criterios permite generar un catálogo versátil de secciones tipo. Desde calles con prioridad peatonal, donde la acera y el arbolado son protagonistas, hasta vías con gran capacidad para el transporte público o la bicicleta, cada diseño busca optimizar el reparto del espacio público. Es fundamental recordar que la rigidez en la aplicación de estos módulos no es deseable; el diseño urbano requiere flexibilidad para adaptarse a las condiciones topográficas, el planeamiento urbanístico existente y la visión de futuro para cada espacio.

2. Secciones tipo para itinerarios de circulación

2.1. Secciones de ancho inferior a 4 metros

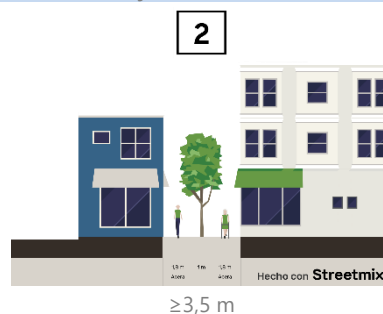
1. Peatonal

Obligatoria para anchos de sección menores de 3,5 m.
Desde secciones de 1,5 m a cualquier tamaño.
Plataforma única.
Alumbrado aéreo (colgado de los edificios)
Uso exclusivo peatonal y bicicleta.



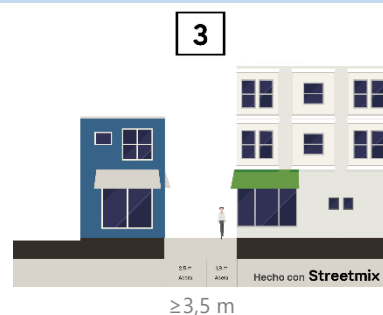
2. Peatonal con mobiliario o jardinería

Plataforma única.
Uso exclusivo peatonal y bicicleta.
Dos itinerarios peatonales laterales de mínimo 1,5 m y priorizando que sea mayor o igual a 1,8 m.
Fila de alumbrado, mobiliario o jardinería mínimo de 0,5 m y recomendable un mínimo de 1 m.



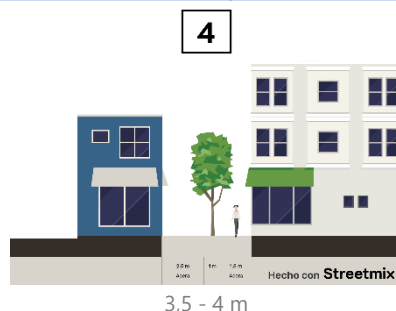
3. Plataforma mixta

Plataforma única
Uso mixto de peatones, bicis y exclusivamente vehículos de c/d, residentes o aparcamiento público.
Uno o dos itinerarios peatonales laterales de mínimo 1,5 m y priorizando que sea mayor o igual a 1,8 m.
Itinerario vehicular de 2 a 3,5 m. Recomendable un mínimo de 3 m.



4. Plataforma mixta con mobiliario o jardinería

Plataforma única.
Uso mixto de peatones, bicis y exclusivamente vehículos de c/d, residentes o aparcamiento público.
Uno o dos itinerarios peatonales laterales de mínimo 1,5 m y priorizando que sea mayor o igual a 1,8 m.
Itinerario vehicular de 2 a 3,5 m. Recomendable un mínimo de 3 m.
Fila de mobiliario o jardinería mínimo de 0,5 m y recomendable un mínimo de 1 m.

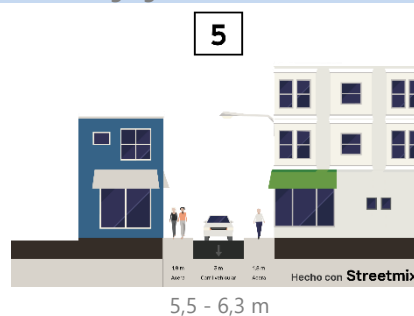


2.2. Secciones de entre 4 y 8 metros de anchura

5.

Plataforma única o segregada con alumbrado aéreo

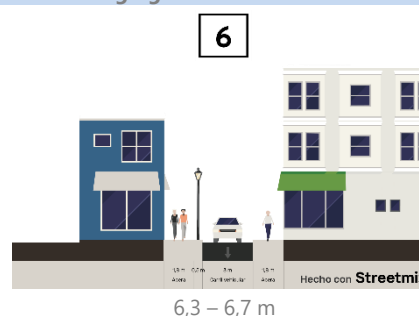
Dos espacios peatonales de mínimo 1,5 m hasta 1,9 m.
Calzada vehicular de 2,5 m.
Alumbrado colgado de fachada.
Para aquellas secciones que no tengan espacio para aceras mayores.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



6.

Plataforma única o segregada con 1 fila de alumbrado

Dos espacios peatonales laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 2,5 m.
1 Fila de alumbrado de mínimo 0,5 m.
Para cuando no haya ancho para la tipo 7.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



7.

Plataforma única o segregada con alumbrado (en ambos lados)

Dos espacios peatonales laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
Recomendable esta sección a la tipo 6.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



2.3. Secciones de anchura entre 7,5 y 10 metros de anchura

8.

Aceras con 1 fila de alumbrado y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



9.

Aceras con alumbrado y con 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



10.

Aceras con alumbrado, 1 fila de aparcamiento y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.
Se recomienda usar preferiblemente la plataforma única.



2.4. Secciones de 10 a 16 metros de anchura con un carril y aceras

11.

Aceras con alumbrado con 2 filas de aparcamiento

11

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.



12.

Aceras con 1 fila de alumbrado, con 2 filas de aparcamiento y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería

12.1

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.

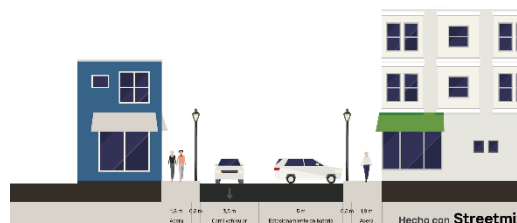


13.

Aceras con alumbrado y con 1 fila de aparcamiento en batería

13

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.

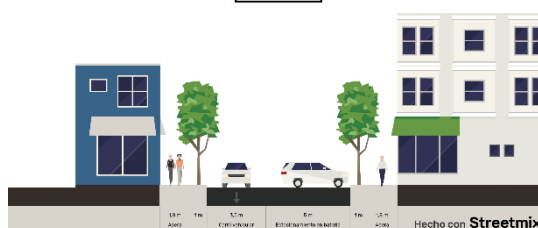


14.

Aceras con 1 fila de alumbrado, con 1 fila de aparcamiento en batería y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería

14.2

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



2.5. Secciones de 10 a 16 metros de anchura con dos carriles y aceras

15.

Doble calzada con aceras con alumbrado

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.



16.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado y 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



17.

Doble calzada con aceras con alumbrado y 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.



18.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



19.

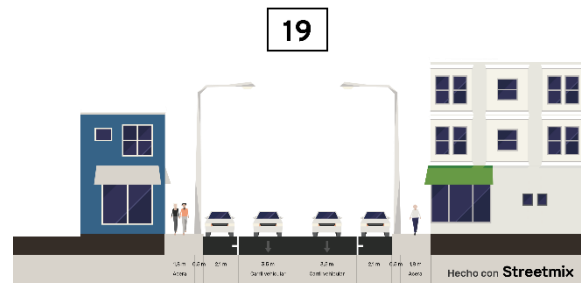
Doble calzada con aceras con alumbrado y 2 filas de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.

Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.

Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.

2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.

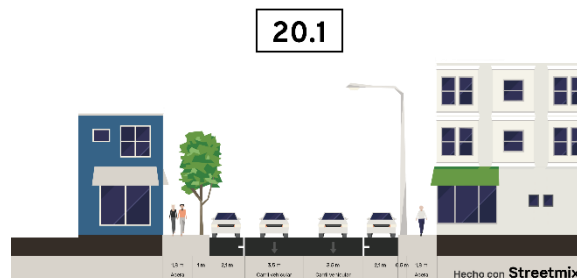


2.6. Secciones de más de 16 metros de anchura con dos carriles y aceras

20.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 2 filas de aparcamiento

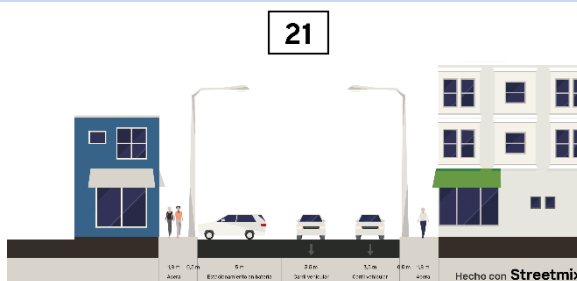
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



21.

Doble calzada con aceras con alumbrado y 1 fila de aparcamiento en batería

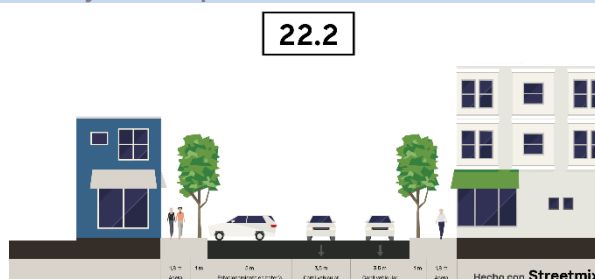
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.



22.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento en batería

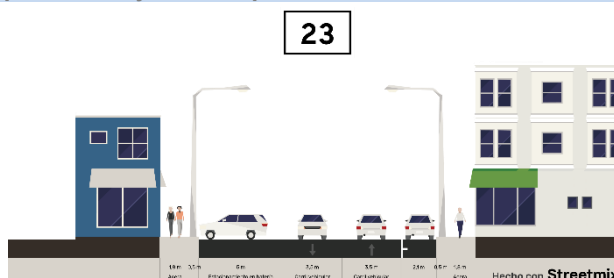
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



23.

Doble calzada con aceras con alumbrado, con 1 fila de aparcamiento y 1 fila de aparcamiento en batería

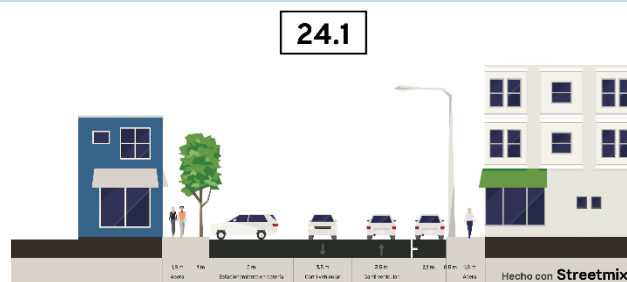
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
 1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.



24.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 fila de mobiliario y jardinería, con 1 fila de aparcamiento y 1 fila de aparcamiento en batería

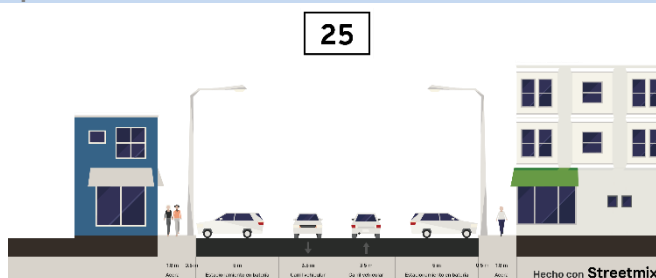
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



25.

Doble calzada con aceras con alumbrado y 2 filas de aparcamiento en batería

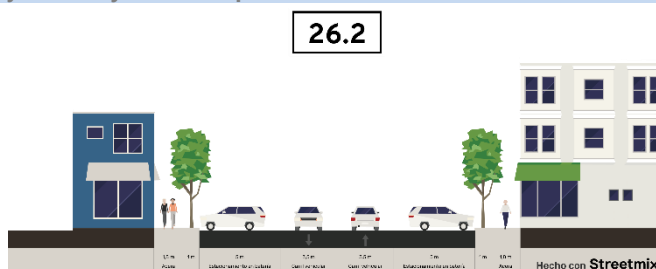
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
2 filas de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.



26.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 2 filas de aparcamiento en batería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
2 filas de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



2.7. Secciones de 7 a 10 metros de anchura con carril bici

27.

Aceras con 1 fila de alumbrado y con carril bici

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 2,5 m.
1 Fila de alumbrado de mínimo 0,5 m.
Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
Para cuando no haya ancho para la tipo 28.



28.

Aceras con alumbrado y con carril bici

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
Preferible a la tipo 27.



29.

Aceras con alumbrado, con carril bici y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario o jardinería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



2.8. Secciones de 10 a 16 metros de anchura con carril bici

30.
Aceras con alumbrado, con carril bici y con 1 fila de aparcamiento

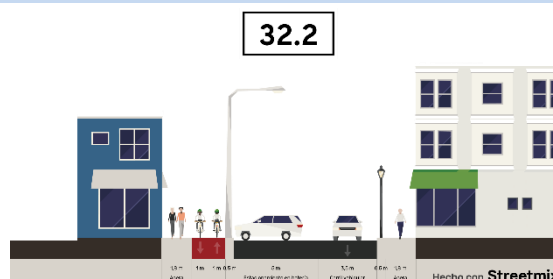
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.


31.
Aceras con alumbrado, con carril bici, con 1 fila de aparcamiento y con 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería

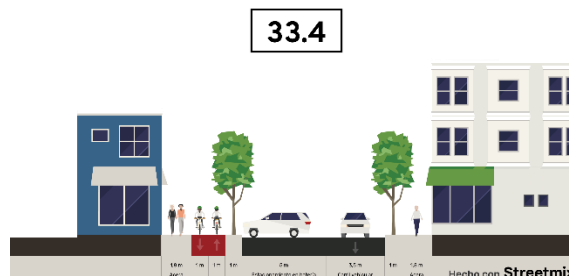
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.


32.
Aceras con alumbrado, con carril bici y con 1 fila de aparcamiento en batería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.


33.
Aceras con alumbrado, con carril bici y con 1 fila de aparcamiento en batería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 fila de aparcamiento en batería o espiga de 4,5 a 5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.

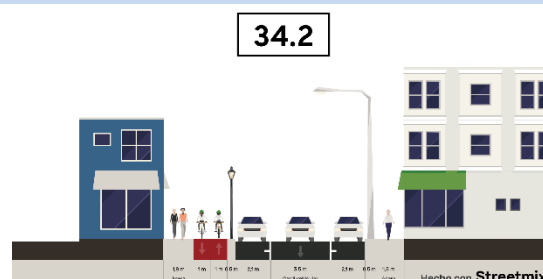


29.
Aceras con alumbrado, con carril bici y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario o jardinería

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.


34.
Aceras con alumbrado, con carril bici y con 2 filas de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 2 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.


35.
Aceras con alumbrado, con carril bici, con 2 filas de aparcamiento y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería

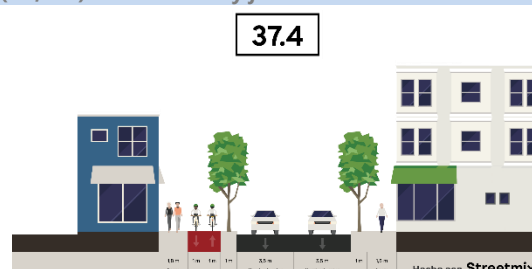
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular de 2,5 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 2 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.


36.
Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.


37.
Doble calzada con 1 fila de alumbrado, con carril bici y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería

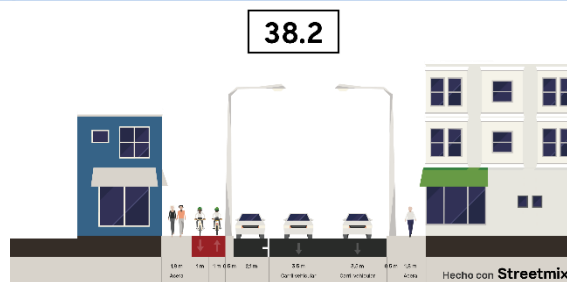
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
 Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
 Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



38.

Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici y 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.
Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.
Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.
1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.



2.9. Secciones de más de 16 metros de anchura con carril bici

39.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, con carril bici, 1 fila 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.

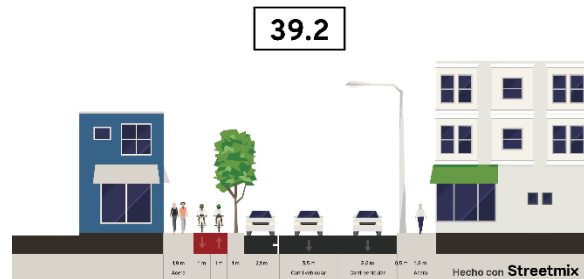
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.

Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.

Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.

1 fila de aparcamiento de 2 a 2,5 m.

1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



40.

Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici y 2 filas de aparcamiento

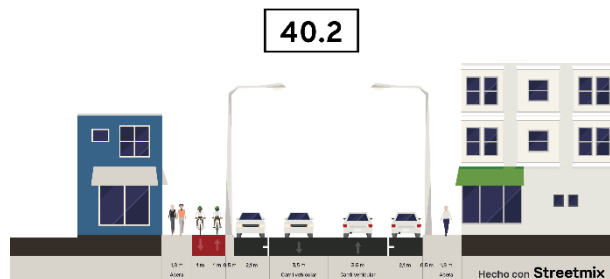
Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.

Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.

Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.

Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.

2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.



41.

Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,5 m pero priorizando que sean mayor o igual a 1,8 m.

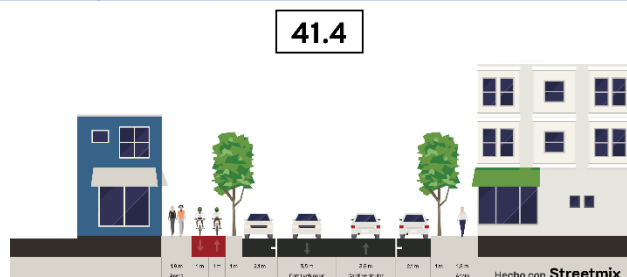
Calzada vehicular con dos carriles de 3 a 3,5 m.

Alumbrado alternado de mínimo 0,5 m en cada acera.

Carril bici de 1 sentido (1,25m) o de 2 sentidos de 2 a 2,5 m.

2 filas de aparcamiento de 2 a 2,5 m.

1 o 2 filas de mobiliario o jardinería de 1m cada una.



3. Secciones tipo para vías con usos específicos

3.1. Viario con terraza

42.

Calle peatonal con terraza en su itinerario

Ancho mínimo de 6 m para poder establecer una terraza.
 1,8 m pegado a fachada de itinerario peatonal libre.
 Ubicación central de la terraza, con una anchura de 1,9 m.
 1 fila de mobiliario urbano y jardinería de 0,5 m.



43.

Calle vehicular con terraza en su itinerario

Ancho mínimo de 4 m metros para poder establecer una terraza en una acera.
 1,8 m pegado a fachada de itinerario peatonal libre.
 Ubicación de la terraza en el borde de la acera, con una anchura de 1,9 m.
 1 fila de mobiliario urbano y jardinería de 0,5 m.

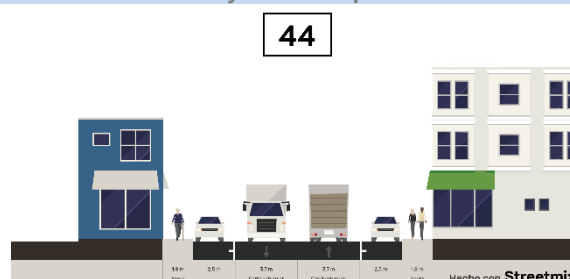


3.2. Viario industrial

44.

Doble calzada con aceras y 2 filas de aparcamiento

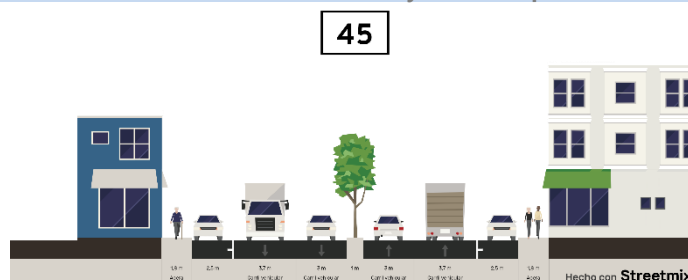
Dos aceras laterales de mínimo 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles de mínimo 3,75 m.
 2 filas de aparcamiento de mínimo 2,5 m.
 Posibilidad de invasión de ambos carriles para maniobras de estacionamiento.



45.

Doble calzada con mediana, con aceras y 2 filas de aparcamiento

Dos aceras laterales de mínimo 1,8 m.
 Calzada vehicular con dos carriles exteriores de mínimo 3,75 m y dos carriles interiores de mínimo 3 m.
 2 filas de aparcamiento de 2,5 m.
 Mediana de división entre sentidos de 1 m.
 Posibilidad de invasión de ambos carriles para maniobras de estacionamiento.



Es fundamental comprender que las secciones tipo presentadas en este catálogo son una guía y un punto de partida, no un conjunto de soluciones rígidas e inamovibles. Constituyen una base y un ejemplo para facilitar la configuración de las calles de una manera más coherente y homogénea en el municipio. Sin embargo, el diseño urbano es una disciplina que exige flexibilidad y una profunda adaptación a la realidad específica de cada tramo de vía.

Cada calle tiene su propia identidad, función y contexto, lo que la convierte en un organismo vivo dentro de la red urbana. No es lo mismo una vía principal de acceso que una calle residencial tranquila, un eje comercial vibrante o una vía que conecta espacios verdes. Por ello, las secciones tipo deben ser vistas como herramientas adaptables, modificables e incluso intercambiables, siempre y cuando se respeten los criterios mínimos esenciales para cada uno de sus componentes:

- Aceras: Un mínimo de 1,5 metros es crucial para garantizar la accesibilidad universal, permitiendo el paso de una persona en silla de ruedas o con carrito de bebé. Sin embargo, en zonas de alta afluencia peatonal, como áreas comerciales o cercanas a equipamientos públicos, será imprescindible ampliar este ancho para asegurar el confort y la seguridad.
- Carriles de circulación: Si bien un mínimo de 3 metros puede ser suficiente para calles de tráfico muy reducido o en zonas pacificadas, en vías con mayor intensidad de vehículos o presencia de transporte público, será necesario optar por los 3,5 metros recomendados o incluso considerar carriles más anchos en situaciones específicas.
- Carriles bici, aparcamientos y zonas verdes: Estos elementos también poseen sus propios mínimos dimensionales (por ejemplo, 1,25 metros para un carril bici unidireccional o 2 metros para aparcamiento). Estos valores aseguran su funcionalidad básica, pero siempre se debería aspirar a los anchos recomendados para mejorar la experiencia del usuario y la calidad del espacio.

La capacidad de adaptar y combinar diferentes módulos y anchos es lo que permite a los diseñadores urbanos y proyectistas generar soluciones óptimas para cada situación. Esto implica un análisis detallado de:

- La vocación y uso principal de la calle: ¿Es una arteria de movilidad, una calle de coexistencia, un eje comercial?
- El volumen y tipo de tráfico esperado: ¿Predominan vehículos ligeros, transporte público, camiones de reparto?
- Las necesidades de los usuarios: ¿Se prioriza al peatón, al ciclista, al transporte público, al vehículo privado?
- Las condiciones existentes: ¿Hay arbolado maduro, edificios catalogados, infraestructuras subterráneas que condicionen el diseño?
- Los objetivos de la planificación urbana: ¿Se busca reducir la velocidad, fomentar el comercio local, mejorar la calidad ambiental?

En última instancia, la decisión final sobre la configuración de una sección de calle recaerá siempre en la administración local y en el equipo técnico redactor del proyecto. Su conocimiento profundo del contexto municipal y su capacidad para integrar todos estos criterios, respetando los mínimos legales y buscando siempre la máxima calidad espacial, serán determinantes para diseñar calles que no solo sean funcionales, sino también seguras, accesibles y agradables para todos los ciudadanos.

4. Relación entre jerarquía viaria y sección tipo de calle

A continuación, se presenta una tabla orientativa que relaciona la jerarquía de las vías con las secciones tipo de calle que resultan más adecuadas. Es crucial entender que esta tabla es una herramienta de referencia, y la decisión final sobre la sección específica para una calle recae siempre en la administración local o en los equipos redactores del proyecto de modernización. Esta elección se basará en un análisis detallado del ancho disponible entre fachadas, la integración en la red ciclista municipal y, fundamentalmente, la priorización de la accesibilidad peatonal a través de aceras amplias y continuas

La versatilidad del diseño urbano permite que muchas secciones sean aplicables en diversas categorías de vías. Sin embargo, ciertas recomendaciones optimizan la funcionalidad y la calidad del espacio según la jerarquía y el contexto de la calle:

- **Prioridad del Peatón y Continuidad de Aceras:** Independientemente del tipo de vía, la accesibilidad universal es un principio innegociable. Se debe asegurar siempre el ancho mínimo de acera de 1,5 metros (idealmente más) y garantizar su continuidad, evitando interrupciones por elementos urbanos o salidas de garajes que no estén debidamente señalizadas y adaptadas.
- **Integración en la Red Ciclista:** Si la calle forma parte de la red ciclista principal o secundaria del municipio, la inclusión de carriles bici (unidireccionales o bidireccionales, según el ancho disponible y la intensidad de uso) se convierte en una prioridad.
- **Ancho entre Fachadas:** Este es el condicionante físico principal. Determinará qué elementos pueden o no incorporarse en la sección transversal, obligando en ocasiones a soluciones de compromiso que, sin embargo, deben mantener siempre los mínimos de seguridad y accesibilidad.

Aunque muchas secciones son flexibles, ciertas pautas mejoran la funcionalidad y la calidad urbana:

Vías Estructurantes / Arteriales:

- Suelen requerir múltiples carriles de circulación (de 3,25m a 3,5m por carril).
- Es deseable la inclusión de carriles exclusivos para transporte público (BUS/VAO).
- La segregación del tráfico ciclista es fundamental (carriles bici bidireccionales de 2,5m recomendados).
- Las aceras deben ser amplias para gestionar el alto flujo peatonal en paradas de transporte público.
- El aparcamiento en superficie suele estar restringido o limitado a zonas de carga y descarga o paradas exprés, para priorizar la fluidez del tráfico.

Vías Colectoras:

- Admiten un número menor de carriles que las arteriales, a menudo con uno por sentido.
- Pueden integrar carriles bici unidireccionales o bidireccionales.
- Prioridad al transporte público en la medida de lo posible.
- Recomendación clave para la Zona Centro: En el casco histórico o zonas de alta densidad, se recomienda que las calles colectoras no admitan aparcamiento en ninguno de sus lados. Esto libera espacio para aceras más amplias, arbolado o carriles bici, mejorando la calidad del espacio público y fomentando modos de transporte más sostenibles.

Viario Local Residencial:

- Diseñadas para velocidades bajas y prioridad peatonal.
- Recomendación clave: No deberían tener más de un carril de circulación (3m es suficiente o incluso calzadas compartidas) y no más de una fila de aparcamiento en línea. Esto desincentiva el tráfico de paso y potencia el carácter residencial y seguro de la calle.
- Amplias aceras y zonas verdes son altamente recomendables.
- Puede incluir carriles bici, a menudo compartidos con el tráfico motorizado (ciclocalles).

Calles Comerciales:

- Prioridad absoluta al peatón, con aceras muy amplias que permitan la instalación de terrazas y mobiliario urbano.
- Gestión específica del aparcamiento para carga y descarga.
- Velocidad de circulación muy reducida.
- Pueden ser de coexistencia o semi-peatonales.

Vías Industriales:

- Su diseño se ajustará principalmente a las secciones del viario local colector, adaptándose a la necesidad de tráfico pesado y aparcamiento para vehículos de gran tamaño.
- La prioridad será la funcionalidad logística, aunque sin descuidar la seguridad para trabajadores y posibles peatones o ciclistas en sus márgenes.

Este enfoque flexible, que parte de una base de secciones tipo pero permite la adaptación a cada contexto, es fundamental para lograr una red viaria municipal coherente, eficiente y, sobre todo, centrada en las personas.

Tabla 2. Secciones menores a 7 metros. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 1 Carril (Sección menor o igual a 7 m)						
1	Peatonal	NO	NO	NO	NO	SI
2	Peatonal con mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	NO	SI
3	Plataforma mixta	NO	NO	NO	SI	SI
4	Plataforma mixta con mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	SI	SI
5	Plataforma única o segregada con alumbrado aéreo	NO	NO	NO	SI	SI
6	Plataforma única o segregada con 1 fila de alumbrado	NO	NO	NO	SI	SI
7	Plataforma única o segregada con alumbrado	NO	NO	NO	SI	SI

Tabla 3. Secciones de entre 7 y 10 metros. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 1 Carril (Sección entre 7 y 10 m)						
8	Aceras con 1 fila de alumbrado y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	SI	SI
9	Aceras con alumbrado y con 1 fila de aparcamiento	NO	NO	NO	SI	SI
10	Aceras con alumbrado, 1 fila de aparcamiento y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	SI	SI

Tabla 4. Secciones de entre 10 y 16 metros. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 1 Carril (Sección entre 10 y 16 m)						
11	Aceras con alumbrado con 2 filas de aparcamiento	NO	NO	NO	NO	SI
12	Aceras con 1 fila de alumbrado, con 2 filas de aparcamiento y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	NO	SI
13	Aceras con alumbrado y con 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
14	Aceras con 1 fila de alumbrado, con 1 fila de aparcamiento en batería y 1 o 2 filas de mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	NO	SI

Tabla 5. Secciones de 10 a 16 metros con dos carriles. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 2 Carriles (Sección entre 10 y 16 m)						
15	Doble calzada con aceras con alumbrado	NO	SI	SI	SI	SI
16	Doble calzada con 1 fila de alumbrado y 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería	NO	SI	SI	SI	SI
17	Doble calzada con aceras con alumbrado y 1 fila de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI
18	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 2 Carriles (Sección entre 10 y 16 m)						
19	Doble calzada con aceras con alumbrado y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI

Tabla 6. Secciones de más de 16 metros con dos carriles. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con 2 Carriles (Sección mayor de 16 m)						
20	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI
21	Doble calzada con aceras con alumbrado y 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
22	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
23	Doble calzada con aceras con alumbrado, con 1 fila de aparcamiento y 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
24	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 fila de mobiliario y jardinería, con 1 fila de aparcamiento y 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
25	Doble calzada con aceras con alumbrado y 2 filas de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
26	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, 1 o 2 filas de mobiliario y jardinería y 2 filas de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI

Tabla 7. Secciones de entre 7 y 10 metros con carril bici. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con Carril Bici (Sección entre 7 y 10 m)						
27	Aceras con 1 fila de alumbrado y con carril bici	NO	NO	NO	NO	SI
28	Aceras con alumbrado y con carril bici	NO	NO	NO	SI	SI
29	Aceras con alumbrado, con carril bici y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario o jardinería	NO	NO	NO	SI	SI

Tabla 8. Secciones de entre 10 y 16 metros con carril bici. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con Carril Bici (Sección entre 10 y 16 m)						
30	Aceras con alumbrado, con carril bici y con 1 fila de aparcamiento	NO	NO	NO	SI	SI
31	Aceras con alumbrado, con carril bici, con 1 fila de aparcamiento y con 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería	NO	NO	NO	SI	SI
32	Aceras con alumbrado, con carril bici y con 1 fila de aparcamiento en batería	NO	NO	NO	NO	SI
33	Aceras con alumbrado, con carril bici, con 1 fila de aparcamiento en batería y con 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería	NO	NO	NO	NO	SI
34	Aceras con alumbrado, con carril bici y con 2 filas de aparcamiento	NO	NO	NO	NO	SI
35	Aceras con alumbrado, con carril bici, con 2 filas de aparcamiento y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería	NO	NO	NO	NO	SI
36	Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici	NO	SI	SI	SI	SI
37	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, con carril bici y 1 fila o 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería	NO	SI	SI	SI	SI
38	Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici y 1 fila de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI

Tabla 9. Secciones de más de 16 metros con carril bici. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con Carril Bici (Sección mayor de 16 m)						
39	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, con carril bici, 1 fila 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería y 1 fila de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI
40	Doble calzada con aceras con alumbrado, con carril bici y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	NO	NO	SI

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con Carril Bici (Sección mayor de 16 m)						
41	Doble calzada con 1 fila de alumbrado, con carril bici, 1 fila 2 filas (+0,5 m) de mobiliario y jardinería y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	NO	NO	SI

Tabla 10. Secciones para vías con usos específicos. Fuente: Elaboración propia

N	Descripción	Viario rápido y autovía urbana	Viario urbano de conexión	Viario local colector	Viario local distribuidor	Viario local céntrico
Calles con Carril Bici (Sección mayor de 16 m)						
42	Calle peatonal con terraza en su itinerario	NO	NO	NO	NO	SI
43	Calle vehicular con terraza en su itinerario	NO	NO	NO	NO	SI
44	Viario industrial doble calzada con aceras y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	NO	NO	SI
45	Viario industrial de doble calzada con mediana, con aceras y 2 filas de aparcamiento	NO	NO	SI	SI	SI