

MEMORIA

Allá donde se Cruzan los Caminos

RESUMEN EJECUTIVO

Objetivos Peatonales:

Se buscará la mejora de los flujos peatonales, mediante la reorganización de dichos recorridos en base al estudio de la movilidad de los viandantes. Es decir, se adaptará la arquitectura de la plaza a los recorridos peatonales actuales.

Se buscará la completa continuidad peatonal y accesibilidad haciendo que la plaza funcione como unión entre el Templo de Debod, los Jardines de Sabatini y el Palacio de Oriente; creándose de esta forma un corredor verde desde el parque del oeste hasta Madrid Río.

Objetivos de Accesibilidad:

Se reacondicionará el actual paso elevado para permitir la plena accesibilidad peatonal entre la cuesta de San Vicente y la Plaza de España, que actualmente supone una gran brecha espacial.

Objetivos Vehiculares:

Se tomarán medidas para la reducción del tráfico vehicular mediante la reducción del número de carriles y la restricción del acceso de vehículos privados a la zona. Así mismo se reordenará el tráfico del área de influencia; fomentando la expulsión de vehículos de la zona centro y desincentivando el acceso a esta.

Otros Objetivos:

Se impulsará el uso de la movilidad en bicicleta mediante la creación de carriles bicis segregados.

Se apoyarán los usos culturales y de ocio mediante actuaciones puntuales en la plaza y su entorno .

Se reagrupará la parte sur del Barrio de Argüelles con la plaza, actualmente segregada por discontinuidades espaciales.

Se tratará de mejorar la plaza como lugar de estancia, acercándola vivencialmente a los vecinos del lugar.

El **análisis** de la actual Plaza de España no muestra una idea o diseño arquitectónico claro o funcional. Resulta, por ejemplo, incoherente, la desconexión física e incluso visual, desde la plaza a puntos tan importantes como el Palacio de Oriente. Se observa también que los recorridos peatonales no se corresponden con los caminos realizados por los viandantes.

Para la **propuesta** se buscará, por tanto, un diseño que refleje las configuraciones originales de la plaza, cuando ésta tenía una intención arquitectónica más definida, desde un punto de vista y diseño contemporáneo.; creando un lugar diáfano y de estancia agradable para el peatón, apaciguando a su vez el tráfico vehicular.

Se parte del estudio de dichos **recorridos peatonales** y, de esa forma, se configuran una serie de **recorridos transversales**, lineales, que atraviesan la plaza; **cruzándose los caminos** y, uniendo puntos o calles de interés; dando forma arquitectónica a los recorridos ya realizados actualmente. Así se unen de forma directa y clara, por ejemplo, la llamada calle de los cines, Martín de los Heros, con su hermana mayor, Gran Vía.

También se potencia el ya existente, simbólico y fotografiado por los turistas, **eje monumental**; configurándose con un único ancho en toda su longitud, reafirmandose en si mismo de esta forma.



Se amplían las **zonas verdes**, en especial en el lado noreste de la plaza, actualmente más secas con sendas extensiones de arena en los laterales. Esta reducción de las superficies duras, a su vez, desincentiva la instalación de mercadillos temporales -casi permanentes- y sumamente antiestéticos; que restan a la plaza su condición de lugar de estancia y de representación de la ciudad.

Además, se reduce notablemente las áreas destinadas a **tráfico rodado**, reduciendo el número de carriles en los cuatros lados de la Plaza.

Mediante estas actuaciones, se obtienen unas superficies de usos aproximadas de:

Superficies Verdes:	14.000	m2
Superficies Peadonales:	28.500	m2
Superficies Rodadas:	8.500	m2
Superficies Carril Bici:	1.200	m2

El principal problema estructural que existe en la plaza es la barrera espacial que supone el actual paso elevado, separando abruptamente la zona sur del barrio de Argüelles de la Plaza y el centro de la ciudad; por ello, se buscará una solución mediante la reducción de su nivel de cota permitiendo la completa accesibilidad y continuidad espacial y peatonal entre la Cuesta de San Vicente y la Plaza. Esta acción se considera prioritaria para conectar el centro de la ciudad con los parques de Madrid Río.

A su vez, se da continuidad verde y peatonal al **eje Ferraz - Bailén**, desde el Templo de Debod hasta el Palacio de Oriente; fomentando de esta forma la importancia **cultural** de dicho eje y, mejorándose la unión con el Museo Cerralbo y los Jardines de Sabatini.

Al mismo tiempo se amplían los espacios culturales con la reconfiguración y adecuación del actual pasaje comercial perteneciente al aparcamiento subterráneo existente.

También se buscan adecuar los usos de **ocio** en la plaza, remodelándose, para ello, la anexa Plaza Emilio Jiménez Millas, y mejorando la unión peatonal con la cercana Plaza de los Cubos.

En cuanto al **tránsito vehicular** se busca minimizarlo, especialmente en superficie, con la continuación del túnel de Bailén hasta la calle Ferraz y la reconfiguración del paso inferior; reduciendo a su vez el nivel del paso elevado para poder dar la continuidad peatonal mencionada con la Cuesta de San Vicente y reconociendo el valor del edificio de la Real Compañía Asturiana de Minas.

También se amplía el **estacionamiento** subterráneo existente y se configura su uso especialmente para residentes, lo que permitirá liberar de aparcamiento en superficie la calles cercanas.

Además se reconfigurarán los sentidos y la conexiones de algunas calles para aliviar el tráfico vehicular en ellas, en especial la calle Irún y Arriaza.

Con todo ello, se espera crear de la plaza un lugar más amigable tanto para los vecinos, niños, ancianos; así como también para los turistas.

PROBLEMA CIRCULATORIO

Los actuales problemas circulatorios de la Plaza de España y su entorno, nacen, esencialmente, del **ineficaz funcionamiento de la rotonda** existente en el paso inferior.

En especial del **atasco producido en el ramal sureste** de la misma; donde habitualmente se acumulan 15 o más vehículos, produciendo su colapso y afectando por extensión a la Cuesta de San Vicente, y Bailén principalmente.

Es de destacar, también, que un alto porcentaje de vehículos procedente de la calle **Ferraz, giran 180º** volviendo a dicha calle, y contribuyendo al atasco del ramal antes mencionado.

Solución

La solución propuesta para resolver esta situación, consiste en la **modificación de los giros permitidos** en la nueva **rotonda 'parcial'**

En primer término, se decide **restringir el acceso** desde la rotonda **a Plaza de España**, permitiéndose únicamente para transporte público (en superficie si se permite el acceso mediante un carril desde la calle Bailén; dando servicio al Senado y los edificios del lateral sureste de la plaza).

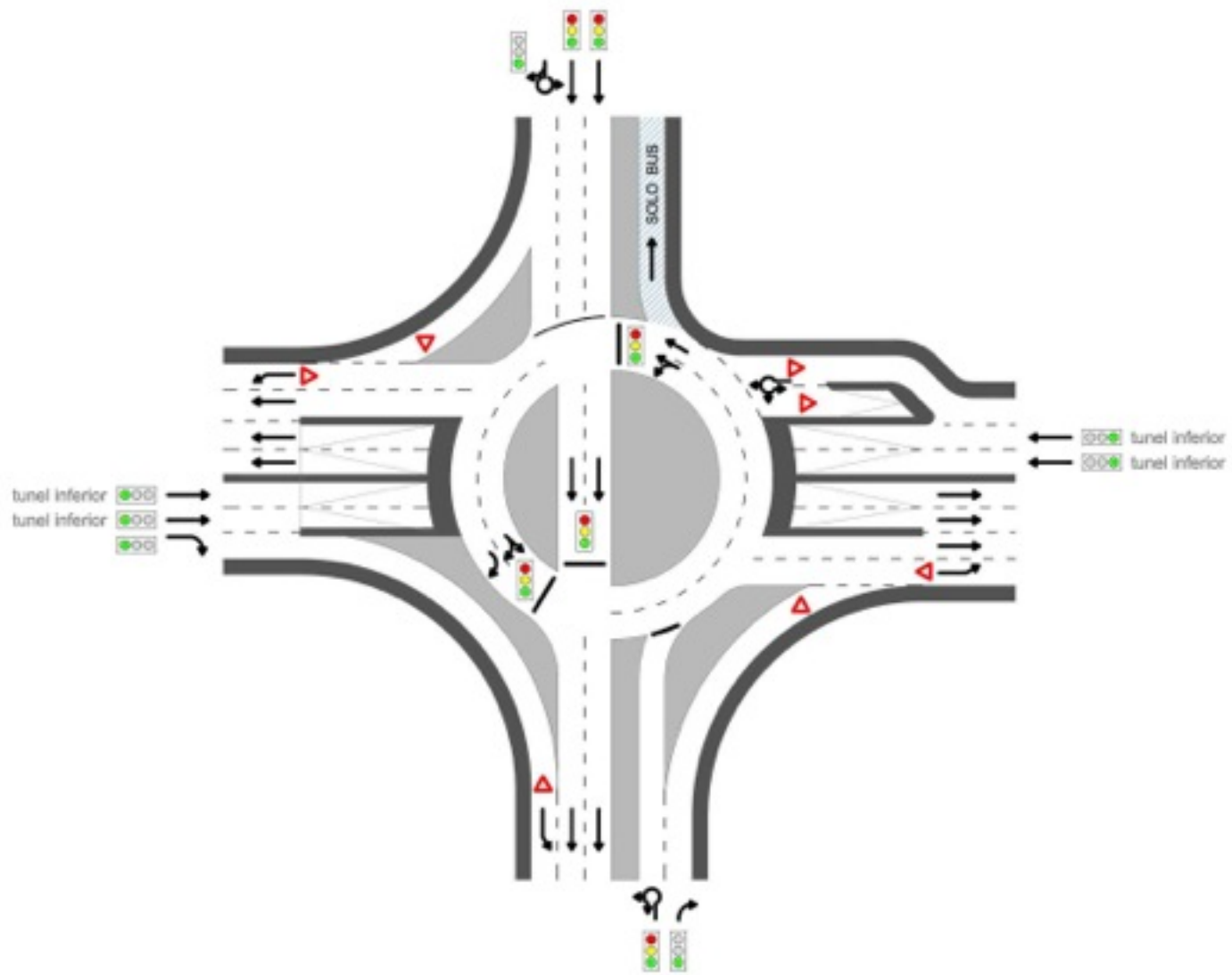
De esta forma se busca **desincentivar el acceso al centro** de la ciudad, (en la actualidad, gran parte de los vehículos que acceden al Centro, no tienen un destino final en éste; sino que únicamente lo atraviesan), debiendo buscarse recorridos alternativos en las circunvalaciones de la ciudad.

Además, cabe destacar también, que la **salida del túnel en la calle Ferraz**, se produce a la altura de la segunda manzana de dicha calle. De esta forma se desincentiva que los vehículos procedentes de la Cuesta de San Vicente, que actualmente se dirigen hacia la Plaza de España pudiesen usar la calle Ventura Rodríguez para continuar su camino.

En segundo término y, mediante la eliminación del tránsito peatonal en el paso inferior, se logra la **eliminación de los semáforos para los giros hacia la derecha**. De esta forma el giro Plaza de España-Ferraz, Ferraz-Cuesta de San Vicente, y Cuesta de San Vicente-Bailén, permanecen siempre abiertos, favoreciendo la fluidez del tráfico.

En tercer término, se **imposibilita el giro de 180º Ferraz-Ferraz**, debiendo hacerse, a partir de ahora, en superficie; a la altura de la calle Ventura Rodríguez. Así se contribuye a que el ramal sureste de la rotonda no acumule vehículos sin necesidad. En última instancia, destacar que el tráfico del eje Ferraz-Bailén, que actualmente se produce en el paso elevado, se soterra a un nivel inferior a la rotonda; dando continuidad al **túnel desde la Catedral de la Almudena hasta Ferraz**. De esta forma se permite la peatonalización de nivel de superficie.

Cabe destacar, que aún en previsión de una considerable disminución de tráfico en la rotonda, y en prevención de comportamientos imprevistos por parte de los conductores, se amplía la capacidad de almacenamiento de vehículos del problemático ramal sureste de la misma.



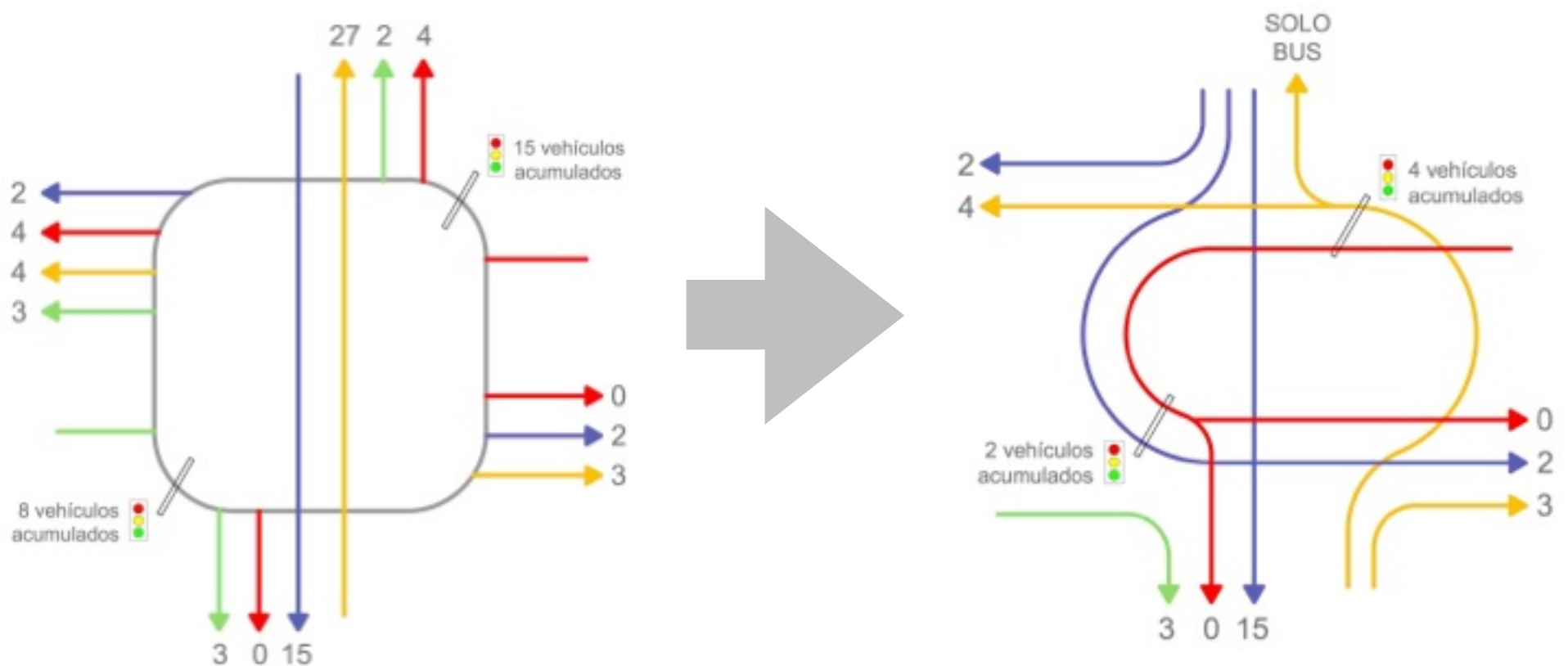
Vehículos / minuto

Estudio del tránsito vehicular medio por minuto en el paso inferior.

Se presentan la situación actual, donde destaca el alto número de vehículos/min. (27) que se dirigen a la Plaza de España procedentes de la Cuesta de San Vicente.

También es de destacar la cantidad de vehículos en acumulado en el semáforo del ramal sureste (15).

En el análisis de la situación propuesta ha de resaltarse la disminución de los vehículos acumulados en los ramales de espera gracias a la liberación de los giros hacia la derecha; además de la restricción de acceso a la Plaza de España.



OTRAS ACTUACIONES PUNTUALES

Ampliación de la acera al termino de Gran Vía; un punto de gran afluencia peatonal, y se propone desplazar la salida de Metro a la calle Leganitos para mejorar dicha circulación peatonal.

Se instala una nueva estación de BiciMad junto al nuevo carril bici segregado que discurre desde el Templo de Debod al Palacio de Oriente

Se eliminan los accesos subterráneos a la calle Irún procedentes de Ferraz y de Plaza de España. Con ello se logra aliviar el tráfico de dicha calle y de la calle Arriaza.

Se amplía la capacidad del aparcamiento subterráneo, que ahora pasará a un uso principalmente para residentes, lo que permitirá eliminar aparcamientos en superficie de calles cercanas y la ampliación de las aceras de dichas calles

ESTIMACIÓN DE COSTOS

Se tratará de minimizar los costos de obra gracias al bajo coste de las áreas verdes, numerosas en la propuesta. No obstante se estima un costo de 4 MM € en la remodelación espacial de la plaza y se estima en 8 MM € en dar continuidad al tunel de Bailén-Ferraz y remodelación del paso inferior.