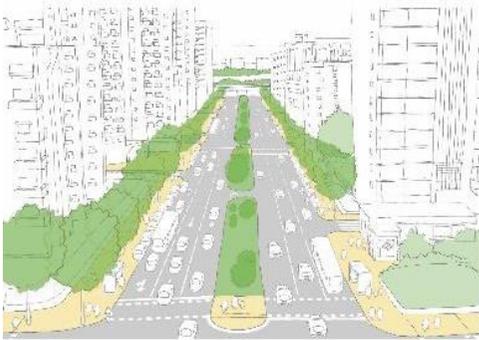


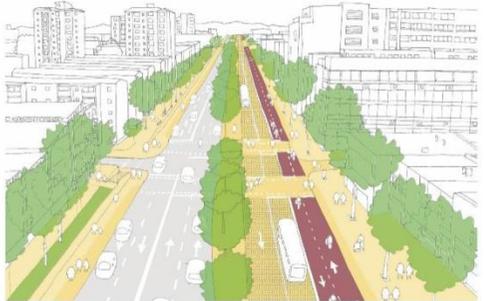
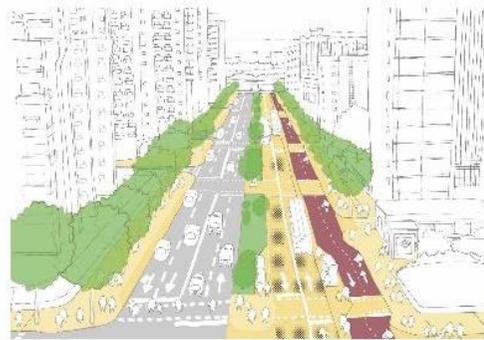
# EL ARCO ESTE

Arturo Soria – Institución Libre de Enseñanza – Fuente Carrantona – Pablo Neruda

Una reforma que mejora y asegura una completa, eficaz y segura comunicación a pie, en bicicleta y en autobús, entre los distritos de Ciudad Lineal, San Blas, Moratalaz y Vallecas



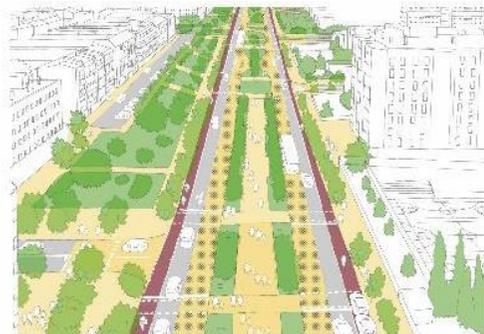
Arturo Soria: actual y propuesta



Institución Libre de Enseñanza: actual y propuesta



Fuente Carrantona: actual y propuesta



Pablo Neruda: actual y propuesta

*Fuente: Ayuntamiento de Madrid. Estudio de esquema funcional de ordenación de la movilidad y el espacio público del Arco Este de Madrid, realizado para el ayuntamiento de la ciudad. El Arco, que comienza en Fuente de la Mora y termina frente a la Asamblea de Madrid, corresponde al conjunto formado por las calles estructurantes de Arturo Soria, Institución Libre de Enseñanza, Fuente Carrantona y Pablo Neruda*

## CAMINANDO Y ESTANDO

Dos aspectos son fundamentales para la mejora de los desplazamientos a pie por el espacio público urbano: la continuidad y calidad de los itinerarios (ampliación de aceras, supresión de barreras arquitectónicas, eliminación de rodeos, esperas innecesarias y ambientes contaminados y ruidosos, dotación de arbolado, etc.) y la permeabilidad de las calles (poder cruzar con seguridad y comodidad – reducción del “efecto barrera”)



La puesta en valor de los bulevares supone un tratamiento específico:

- En la calle Arturo Soria, asegurar especialmente la continuidad de la banda lateral este, que alberga espacios estanciales como las áreas de juegos, las zonas con bancos, etc. Que las franjas verdes, con árboles históricos de gran calidad paisajística, se conviertan en verdaderos lugares de paseo, recuperando incluso la mediana central, ya sea como espacio peatonal o como lugar de soporte para el transporte público.
- En las calles Institución Libre de Enseñanza y Fuente Carrantona, incentivar el uso de la mediana central como apoyo a otros modos verdes (bus o bici).
- La calle Pablo Neruda, aumentar la continuidad de los itinerarios longitudinales por él y dotar al bulevar de acceso desde las aceras.

## EN BICICLETA

La estrategia propuesta está orientada a consolidar y aumentar la presencia ciclista creando condiciones favorables que incrementen la seguridad, eficiencia, coherencia, conectividad y confort de los desplazamientos



Se plantea aprovechar la independencia de la circulación general en la calzada este y dedicarla exclusivamente a la creación de corredores tanto para el transporte público como para la bicicleta (carriles bici), el tránsito peatonal y la función estancial. Las actuaciones propuestas en esta línea estratégica son:

- La circulación en bicicleta por vías bidireccionales colocadas en paralelo a la plataforma bidireccional de buses, entre éstas y el bulevar lateral.
- Reducción de la capacidad del viario a través de la eliminación de un carril de circulación general a lo largo de todo el Arco.

## EN AUTOBÚS

El nivel de capacidad y calidad de servicio del autobús (EMT) mejoraría con:



- La dotación de una plataforma reservada o semi-reservada (Carril Bus) que le evite los problemas de congestión
- Una mejor ubicación de las paradas a fin de asegurar una velocidad operativa más regular
- Una mejor interacción con el flujo de bicicletas que evite situaciones de riesgo y variabilidad

## EN AUTOMÓVIL PRIVADO

Mejorar la eficacia funcional reduciendo intensidades y velocidades es el objetivo marcado para la movilidad del vehículo privado motorizado. Con ello se pretende reducir las graves y conocidas consecuencias para la ciudad y sus habitantes de un modelo basado en la predominancia del automóvil



Con el fin de conseguir este objetivo se proponen una serie de estrategias concretas:

- Reducir el número de carriles (disminuye la demanda)
- Reducir el tamaño de los carriles, con el fin de que las velocidades de circulación sean menores.
- Reducir la incorporación generalizada de vías transversales en algunos de los tramos. asegurando vías alternativas para el tráfico de acceso local.
- Disminuir la cantidad de intersecciones en las que son posibles los cambios de sentido, con lo que disminuirá las posibilidades de conflicto y mejorará la fluidez del arco como distribuidor inter distrital.
- Eliminar plazas de aparcamiento, lo que de nuevo mejora la eficacia del Arco como distribuidor de flujos.
- Actualizar la dotación de plazas reservadas para Personas con Movilidad Reducida.
- Reubicar la oferta de aparcamiento para actividades de carga y descarga en las calles transversales,