

5 de octubre de 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

La Gran Vía se cerrará para siempre desde el puente de la Constitución... ABC, 5 de octubre

Una nueva Gran Vía por Navidad... EL MUNDO, 5 de octubre

La Gran Vía cerrará al tráfico privado de forma permanente desde Navidad... EL PAÍS, 5 de octubre



La Gran Vía se cerrará para siempre desde el puente de la Constitución

► El Ayuntamiento aprovechará el corte al tráfico en la campaña de Navidad para iniciar luego las obras que eliminarán carriles y ampliarán aceras

TATIANA G. RIVAS/MARTA R. DOMINGO
MADRID

El que creyese que nunca llegaría ya puede poner en marcha la cuenta atrás. Quedan 62 días para que la Gran Vía cierre sus calzadas al vehículo privado para siempre –o, al menos, hasta que otro Gobierno lo revoque–. El Ayuntamiento de Madrid, dirigido por Manuela Carmena, aprovechará la próxima campaña de Navidad para convertir la gran arteria de la ciudad en zona reservada para los peatones, los residentes y los transportes públicos y de mercancías. No hay hueco para más.

El delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, dio ayer la noticia en Onda Madrid, asegurando que las restricciones al tráfico en la Gran Vía previstas para Navidad se prolongarían más allá de ese periodo, ya que unas semanas más tarde comienzan las obras para la ampliación de las aceras. A su juicio y al del Ayun-

tamiento, «no tiene sentido» cerrar la avenida para luego abrirla al tráfico rodado y volverla a cerrar. Calvo recalco que su equipo quiere una remodelación integral para que los peatones pasen a ser los «protagonistas». El Consistorio está tramitando el proyecto para licitar el contrato y la idea es que las máquinas entren en esta vía centenaria dos semanas después de que acaben las fiestas. En enero empezaría su remodelación, de la mano de la plaza de España.

55.000 coches al día

El edil del Urbanismo de la ciudad recordó que por esta vía transitan en torno a 55.000 coches al día y, que con su reforma, la idea es reducirlo a 10.000 vehículos. «El objetivo es conseguir una ciudad más verde y amable», dijo, y se atrevió a ofrecer la impresión que tendrán los madrileños sobre este megaproyecto: «Lo recibirán muy positivamente».

En el debate del Estado de la Ciudad del pasado mes de mayo, la alcaldesa, Manuela Carmena, explicó cómo



quedaría la Gran Vía diez meses después de que se inicien las obras. Esta será dividida en dos tramos. Entre la plaza de Cibeles y la de Callao, la bicicleta convivirá con el resto de los vehículos en los ciclocarriles 30, y la calzada estará formada por cuatro carriles. Entre la plaza de España y la de

Callao, los ciclistas contarán, en sentido subida, con un carril bici segregado, debido a la pendiente de la calle. Por ello, en este tramo habrá cinco carriles, y en sentido bajada, hacia la plaza de España, las bicicletas compartirán calzada con otros vehículos. Se contempla la reordenación de los



ticiparon 212.108 personas. En la encuesta realizaba cuatro preguntas: «¿Estás de acuerdo con mejorar el espacio peatonal de la Gran Vía mediante la ampliación de sus aceras?»; «¿Consideras que sería necesario incrementar el número de pasos peatonales de la Gran Vía para mejorar la comunicación peatonal?»; «¿Consideras necesario mejorar las condiciones de las plazas traseras vinculadas a Gran Vía para que puedan ser utilizadas como espacio de descanso y/o de estancia?»; «¿Estás de acuerdo en que el transporte público colectivo debe mantener su prioridad en la circulación rodada en la Gran Vía?».

Menos de 80.000 votos

De las 83.100 personas que respondieron a las cuatro cuestiones, un 85,49% respaldaba darle prioridad al peatón a través de la ampliación de aceras, frente al 13,79% que votó en contra. La mayoría de los votantes también querían que se mejoraran las plazas aledañas (88,25% de votos a favor), que se incrementara el número de pasos de peatones (66,74%) y que se diera prioridad al transporte público frente al vehículo privado (el 92,23%).

El cierre de la Gran Vía a los coches particulares se enmarca dentro de la conocida como Área Central Cero Emisiones o la APR única, que será una realidad antes del verano que viene. Esta medida, a su vez, se incluye en el Plan A de Calidad del Aire que aprobó el Área de Medio Ambiente y Movilidad, con Inés Sabanés al frente, el mes pasado. La delegada informó de que responde a las exigencias de la Unión Europea en materia de contaminación antes de 2030: «Según estudios realizados por la Universidad Politécnica, en 2020 se habrán conseguido disminuir un 23% las emisiones de dióxido de nitrógeno».

carriles para autobuses y taxis, así como las áreas para carga y descarga, residentes y acceso a los aparcamientos de la zona. Toda esta operación se llevará a cabo con un presupuesto inicial de 5 millones de euros. Paralelamente, se van a remodelar las seis plazas del entorno.

El Ayuntamiento de Madrid hizo pública una consulta del 13 al 19 de febrero para decidir sobre el futuro de la Gran Vía. De los 2,7 millones de madrileños con derecho a voto, solo par-

«La medida traerá colapso de tráfico y más manteros»

► Comerciantes del centro censuran la iniciativa y la falta de participación

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

La asociación de comerciantes de las calles de Preciados, el Carmen y Adyacentes (Apreca), mayoritaria en la zona, se opone radicalmente al cierre de la Gran Vía: «No nos gusta nada y no será positivo». El argumento de su presidenta, Paloma de Marco, se sostiene en tres aspectos fundamentalmente: el colapso al tráfico que traerá la medida y los problemas para los aparcamientos, la proliferación de los manteros y, sobre todo, la falta de alternativas y participación en el proceso.

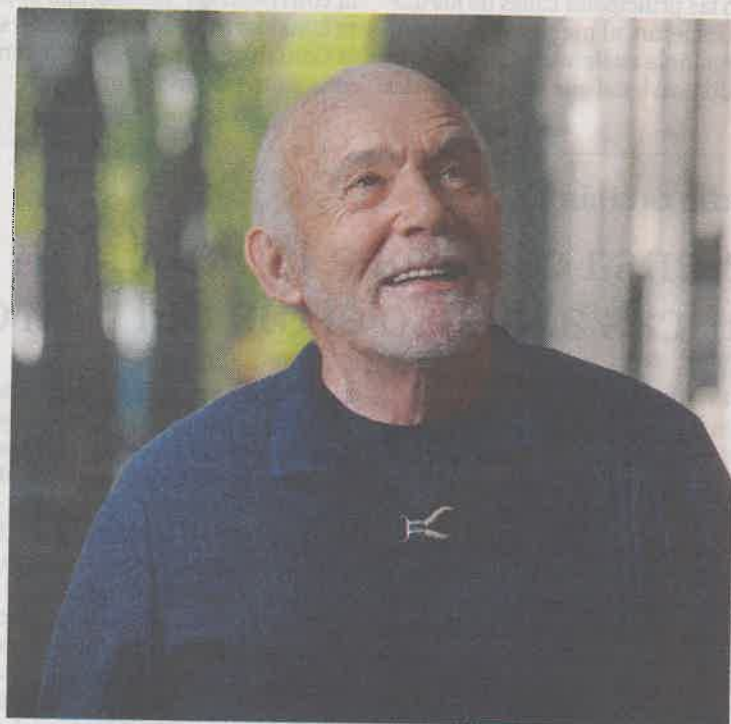
A su juicio, la actuación en la emblemática avenida solo traerá más atascos en las calles anexas: «La Gran Vía es un nexo fundamental de Madrid y su cierre solo colapsará más toda la zona». Señala que la prohibición de circular es un «gran problema» para

los aparcamientos: «Es un negocio y ahora, de pronto, ya no tienen futuro. Lo mínimo es que garanticen que pueden acceder sin problemas».

El paso de los vehículos, precisamente, es uno de los aspectos más controvertidos. Tanto es así, que la Justicia ha dado la razón a las empresas de reparto perjudicadas por la restricción y ha condenado al Ayuntamiento por cerrar la Gran Vía en Navidad del año pasado.

La segunda queja remite al ensanchamiento de las aceras. La presidenta de Apreca sostiene que «ya son suficientemente anchas»: «Si lo que se pretende es ganar espacio, quizá debieran quitar a los manteros, que cada vez hay más y no hacen nada». «La Gran Vía no es una zona para pasear, es comercial y la gente va de compras», declara.

Por último, como ya destacaron los comerciantes hace casi un año, desde la asociación critican que Carmena haya tomado esta decisión a espaldas de los negocios. «No nos ha preguntado nadie; creemos que hay otras formas mejores de hacer algo tan grande», censura De Marco.



Este es Miguel. Se operó de cataratas para que su nieto pudiera seguir viendo.

Dragones. Sirenas. Y a los tres cerditos. Leerle cuentos era lo más importante. Pero también poder acompañarle al parque, hacer deporte con él o enseñarle a escribir. Para tratar sus cataratas, nuestros especialistas le implantaron **lentes intraoculares multifocales**. Lentes personalizadas que corrigen varios defectos de visión al mismo tiempo y permiten prescindir de gafas de lectura.

Hay cosas por las que nadie debería tener que esperar.

Solicita una cita con nuestros doctores llamando al
911 102 109 (Madrid Mirasierra) **915 106 635**
(Madrid Santa Hortensia) **965 154 062** (Alicante)
967 101 815 (Albacete) o en **vissum.com**
y conoce las ventajas de las lentes multifocales.

CIENCIA. COMPROMISO. VISIÓN



Una nueva Gran Vía por Navidad

● El Ayuntamiento de Madrid restringirá la calle al tráfico privado de forma permanente desde las fiestas navideñas al solapar las restricciones previstas con las obras para ampliar las aceras ● Se pasará de tres a dos carriles por sentido

ROBERTO BÉCARES MADRID

Si es conductor, no reside en la zona centro de Madrid, y le tiene cariño a recorrer la Gran Vía con su coche, atascos incluidos, tiene menos de dos meses para hacerlo por última vez. Ayer, el concejal de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, José Manuel Calvo, avanzó que la Gran Vía será semipeatonal de forma permanente desde las próximas Navidades, ya que se aprovechará la reducción de tres a dos carriles por sentido y la restricción al tráfico privado que se va a repetir en esta festividad para inmediatamente a continuación comenzar las obras de ampliación de las aceras.

Fuentes del Área de Medio Ambiente explicaron ayer que el dispositivo del cierre al tráfico por Navidad «será similar» al del año pasado, cuando arrancó el día 2 de diciembre y prohibía el paso de vehículos excepto para los residen-

tes, los conductores que salgan o entren a un garaje, autobuses de la EMT, repartidores, taxis y motocicletas, entre otros. Los cortes se realizaron de forma puntual durante los días de mayor afluencia al centro —en total 30 jornadas— y terminaron el 8 de enero, cuando se volvió a recuperar la normalidad.

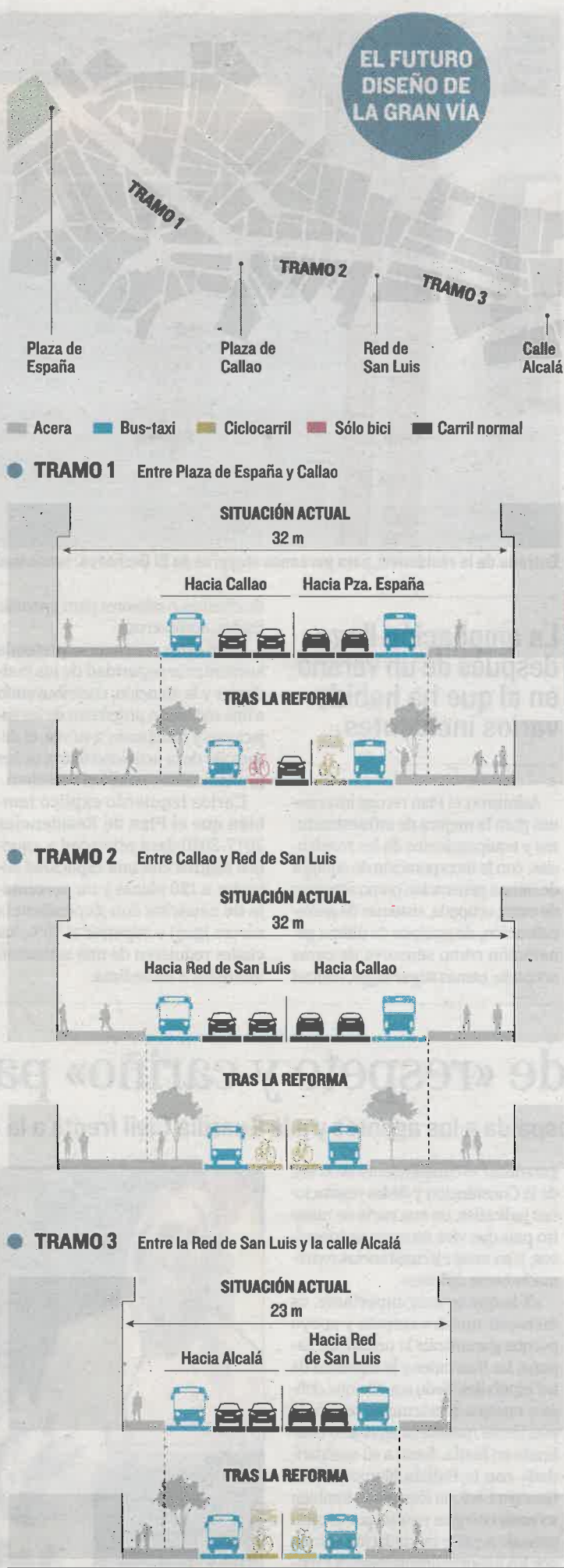
El principio del próximo año no será así, ya que se mantendrán los dos carriles por sentido y las restricciones mientras se realizan las obras. «No tendría mucho sentido abrir la Gran Vía al tráfico después de Navidad para empezar las obras un mes después», razonó Calvo ayer en una entrevista en el programa *Buenos días Madrid* de Onda Madrid. Según estima el concejal, «los madrileños van a reaccionar positivamente a la medida».

«En este momento se está tramitando el proyecto de ampliación de aceras durante el periodo de Navidad. Nuestra idea es empezar las obras de remodelación justo después, y mantener el funcionamiento en base a esa ampliación», señaló sobre un proyecto para el que el Gobierno municipal destinará cinco millones de euros, de los que los primeros 800.000 euros se invertirán ya a lo largo de este ejercicio.

Tras la reforma, en el tramo entre la plaza de Cibeles y la de Callao la calzada pasará de seis a cuatro carriles, dos de cada sentido. Los laterales estarán reservados para los autobuses y los taxis, mientras que en los dos centrales las bicicletas convivirán con el resto de vehículos y la limitación de velocidad para todos ellos será de 30 km/h. Entre Plaza de España y Callao, en sentido subida, los ciclistas tendrán un espacio sobre el asfalto para ellos independiente del de los coches.

A la hora de llevar a cabo la obra, la idea del Ayuntamiento es que todo el pavimento de la Gran Vía vaya a la misma cota. Esto permitirá que las aceras no estén más altas que la calzada y se facilite así la reducción de carriles. En un principio, aunque las obras concretas todavía deben explicarse, el Consistorio barajaba que se colocaran elementos móviles bolardos o señalización luminosa para marcar los carriles peatonales, pero este punto está todavía por confirmar.

Según dijo ayer el edil, en la actualidad pasan 50.000 coches al día por la arteria, pero con las restricciones —que anteriormente estaban previstas para junio, cuando se activaba el Área de Prioridad Residencial de Centro—, la cifra se reducirá a los 10.000 vehículos diarios. «Será una calle más verde y amable, con espacios para sentarse y donde se priorice



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid. Alberto Hernández / EL MUNDO

a los peatones, que son los grandes olvidados. Serán ellos los protagonistas de Gran Vía», precisó el edil de Desarrollo Urbano.

«Los conductores tendrán que buscar alternativas. En ninguna ciudad moderna los coches cruzan por el centro, es impensable que lo hagan en ciudades como Londres, Helsinki, Estocolmo... La modernidad va en esa línea y Madrid estaba muy atrasada», razonó el concejal.

En el Ayuntamiento dijeron ayer que el plan de corte al tráfico por Navidad se presentará «en breve» e introducirá alguna modificación ya que se han pulido aspectos que el año pasado resultaron mejorables, aunque la valoración fue muy positiva. Según los datos que ofreció el Consistorio en su día, el tráfico se redujo en el periodo navideño un 43% en la Gran Vía y un 20% en la Cuesta de San Vicente y en Princesa.

2

de diciembre. Ese fue el día que empezaron las restricciones al tráfico en 2016.

Los grupos municipales del PP y Ciudadanos lamentaron ayer la ausencia de consultas para adoptar esta medida, así como la falta de alternativas del Gobierno municipal para garantizar la movilidad de los madrileños, mientras que los socialistas apoyaron esta iniciativa y pidieron al equipo de Manuela Carmena que informe adecuadamente a todos los colectivos afectados.

«Son incapaces de garantizar la movilidad de los ciudadanos de Madrid. Lo único que hacen es prohibir», opinó el portavoz del PP en el Ayuntamiento de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, en referencia al equipo de Gobierno municipal, informa Efe.

En un comunicado, la portavoz socialista en el Ayuntamiento de la capital, Purificación Causapié, resaltó que «es muy importante que el Ayuntamiento planifique con detalle este proyecto, para detectar anticipadamente las dificultades que puedan surgir en su implantación e identificar soluciones adecuadas».

Por su parte, la portavoz de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Madrid, Begoña Villacís, pronosticó un aumento de los atascos con el cierre al tráfico de la Gran Vía e instó al Gobierno municipal a ofrecer alternativas al uso del vehículo privado como los aparcamientos disuasorios.

LAS CLAVES

Disminución del tráfico. Según explicó ayer el edil de Desarrollo Sostenible, en la actualidad circulan a diario 50.000 coches por la Gran Vía, una cifra que se reducirá a 10.000 (un 400% menos) con las restricciones al tráfico que se aplicarán a partir de Navidad.

De tres a dos carriles. La Gran Vía de Cibeles a Callao pasará de tener tres carriles de circulación por sentido a dos. Los laterales se reservarán para autobuses y taxis, y en los dos centrales las bicicletas convivirán con los coches.

Excepciones para circular. Las limitaciones no afectarán a los residentes o titulares de plazas de aparcamiento en las mismas; los que salgan o entren a un garaje de la zona; los servicios de seguridad y emergencias: los autobuses de la EMT; taxis; motos, ciclomotores, bicicletas y ciclos; vehículos 'cero emisiones' o unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual, entre otros.

Costo de la obra. La obra de ampliación de las aceras costará aproximadamente cinco millones de euros, de los que 800.000 se adelantarán ya este año.

EL PAÍS

MADRID

JUEVES 5 DE OCTUBRE DE 2017

Madrid@elpais.es | www.elpais.com/madrid

» **SUELTA DE UN BÚHO DEL ZOO**
Trabajadores del Zoo Aquarium de Madrid y de la asociación Brinjal realizaron ayer la primera suelta en la Casa de Campo de un ejemplar de búho real nacido en cautividad.

» **AUMENTAN LOS VIAJEROS DE METRO**
La red de Metro transportó en septiembre a 52.449.195 viajeros, lo que supone un 9,91% más respecto al mismo mes de 2016, según la nueva consejera de Transportes, Rosalía Gonzalo.



Estado actual de la Gran Vía. Abajo, diseño de cómo quedará la calle, según el Ayuntamiento.

Dos expedientes por incumplir la norma europea

España no ha “resuelto el problema de incumplimiento constante de los límites de contaminación atmosférica correspondientes al dióxido de nitrógeno”, advirtió hace unos meses la Comisión Europea. Bruselas tiene abiertos dos expedientes contra España por la contaminación urbana. Madrid y Barcelona, señalaba la Comisión, incurren en “la violación constante de los valores límite correspondientes al NO₂”, fijados en una directiva desde 2010. Cumplir con Bruselas es uno de los argumentos del Ayuntamiento madrileño para apuntalar su plan de restricciones al tráfico, que incluye peatonalizar parcialmente la Gran Vía.

Muchas ciudades europeas y españolas han cerrado su centro. En 2007, hace una década, Sevilla prohibió completamente la entrada de vehículos en la avenida de la Constitución, por la que circulaban al día 21.000 coches. El PP de Madrid criticó ayer el cierre. La peatonalización de la avenida de la Constitución también recibió las críticas del PP en su día. Pero cuando el actual ministro Juan Ignacio Zoido ganó la alcaldía sevillana no la revirtió. / M. PLANELLES

La Gran Vía cerrará al tráfico privado de forma permanente desde Navidad

LUCA COSTANTINI, Madrid
La Gran Vía será cerrada al tráfico privado las próximas Navidades, al igual que ocurrió en las anteriores. Pero en esta ocasión la prohibición se mantendrá de forma definitiva al aca-

bar las Pascuas. Así lo anunció ayer el concejal de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, quien confirmó que se reducirán los tres carriles actuales por sentido a dos. La medida completará la futura gran área de

prioridad residencial del centro, cuyo objetivo es reducir la contaminación impidiendo el tráfico privado. Los vecinos apoyan la iniciativa, pero advierten del peligro de que el centro se convierta en un “parque temático”.

La nueva configuración de la Gran Vía, desde la plaza de España hasta su confluencia con la calle de Alcalá, prevé solo dos carriles en cada sentido, uno para el tráfico de vehículos autorizados y otro para el transporte público y las bicicletas. El rediseño, que se convertirá en uno de los legados del gobierno de Carmena, costará cinco millones de euros y modificará el rostro de una de las calles más emblemáticas de la capital.

La Gran Vía “será mucho más amable, muy verde, con espacios para sentarse, para disfrutar y para dar prioridad a los peatones”, afirmó ayer el concejal Calvo durante una entrevista en la emisora Onda Madrid. El edil explicó que las obras de remodelación, que comenzarán con la amplia-

“Sin cámaras, habría que desplegar a muchos agentes”

La Policía Municipal no había sido avisada ayer del corte total de la Gran Vía a partir de Navidad, según fuentes del cuerpo. Eso sí, añadieron que el asunto no entra en sus competencias, sino en las del Área de Movilidad. Esas fuentes señalaron que su intención es aplicar el mismo plan de desvío del tráfico que en las Navidades de 2016. “Gran Vía es un eje muy importante, no solo para el tráfico sino también para el comercio. Habrá que

ver cómo se prevé la carga y descarga para los negocios”, explicaron. No descartan que haya muchos problemas de circulación. “Habrá que ver cómo queda el paso a los aparcamientos subterráneos, y si se instalan cámaras en las calles para multar a los infractores. En caso negativo, sería necesario desplegar a muchos agentes”, añaden las fuentes, que recuerdan también la reducción de carriles en un tramo de la calle de Alcalá. / F. J. B.

ción de las aceras, empezarán justo después de Navidades y se mantendrán a lo largo de los primeros meses del año que viene.

La nueva Gran Vía formará parte, además, de la gran área de prioridad residencial de Centro, que se pondrá en marcha en junio de 2018. El objetivo es convertir el corazón de la capital —donde a menudo se detectan niveles elevados de NO₂— en una zona de bajas emisiones.

Con este cierre, el tráfico se reducirá en un 80%, de 50.000 vehículos actuales a 10.000. Y en cuanto a los conductores, el concejal afirmó que “tendrán que buscar alternativas”, puesto que “en ninguna ciudad del mundo desarrollado los coches cruzan por el centro de la ciudad”.

El anuncio levantó ayer algunas críticas. El líder del PP en el Ayuntamiento, José Luis Martínez-Almeida, dijo que las restricciones crearán “atascos de dimensiones considerables”, y denunció que el gobierno municipal de Manuela Carmena no ha consultado con los vecinos y comerciantes la medida. “Lo único que saben hacer es prohibir”, dijo. La portavoz de Ciudadanos, Begoña Villacís, redujo el impacto de la medida: “Esto no es un gran proyecto de ciudad, ni muchísimo menos, esto es simplemente un proyecto de ampliación de aceras”, afirmó.

Por su parte, la portavoz del PSOE, Purificación Causapié, destacó que la medida, bien aplicada, será “beneficiosa para reducir la contaminación”. Pero reclamó al Consistorio que “informe adecuadamente a vecinos, comerciantes y profesionales” afectados.

Jordi Gordon, portavoz de la asociación de vecinos de Chueca, sostuvo que el gobierno municipal no les informó oficialmente sobre la duración de las obras. No obstante, defendió la medida, aunque lanzó una advertencia: “El problema más preocupante es que la Gran Vía se convierta en una gran terraza. Esto significaría convertirla en un gran parque temático y afectaría a la habitabilidad de la zona”, dijo.