



desarrollo urbano
sostenible

MADRID

*Dirección General de
Planificación Estratégica*

ANEXO II - PPT

**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CÍVICO EN LOS BARRIOS
DE PACÍFICO, ADELFA Y ATOCHA (Marzo 2017)**



MADRID

desarrollo urbano
sostenible

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana.



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CÍVICO
BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.
FASE 1: PROPUESTA PORMENORIZADA DE
CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS.**



FASE 1: PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS.

Abril 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

Indice del documento

- 1. INTRODUCCIÓN 4
 - 1.1. Antecedentes. 4
 - 1.2. Ámbito de estudio. 4
 - 1.3. Objeto del trabajo. 5
 - 1.4. Objetivos del trabajo. 5
- 2. PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS 6
 - 2.1 FASE 1 PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS. 6
 - 2.1.1 Propuesta pormenorizada de contenidos. 6
 - 2.1.2 Bases metodológicas. 6
 - 2.2 FASE 2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO 6
 - 2.2.1 Análisis descriptivo sintético y por tramos de las infraestructuras y flujos para los diferentes modos de movilidad en el ámbito de estudio: a pie, en bicicleta, en transporte público (autobús y taxi), automóviles y motocicletas. 6
 - 2.2.2 Análisis del uso actual de los espacios públicos para evaluar las posibilidades de mejora. 7
 - 2.2.3 Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos. 7
 - 2.2.4 Estudio de propuestas definidas en estudios previos. 7
 - 2.3 FASE 3 DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA. 8
 - 2.3.1 Justificación de la propuesta en base al cumplimiento de los objetivos establecidos. 8
 - 2.3.2 Definición del esquema funcional de la propuesta: encaje en planta y secciones transversales por tramos. 8
 - 2.3.3 Descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta. 8
 - 2.4 FASE 4 PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN. 9
 - 2.4.1 Descripción de las acciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta, priorizadas y con estimación de presupuesto. 9
 - 2.4.2 Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización para la consolidación de la alternativa elegida. 9
- 3 BASES METODOLÓGICAS. 10
 - 3.1 Metodología. 10
 - 3.2 Información básica inicial necesaria para la elaboración del trabajo. 14
 - 3.2.1 Planes sectoriales y estudios redactados y/o aprobados por el Ayuntamiento de Madrid. 14
 - 3.2.2 Contenidos del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid. 15
 - 3.2.3 Planes, actuaciones y estudios propuestos por asociaciones de vecinos y participación ciudadana. 15
 - 3.2.4 Cartografía. 15
 - 3.2.5 Foto área digital. 16
 - 3.2.6 Datos de población de barrios. 19
 - 3.2.7 Datos de tráfico. Aforos. 19
- ANEXO CALENDARIO DE REUNIONES DE PARTICIPACIÓN Y TALLERES 20

PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS. FASE1

1. INTRODUCCIÓN

La finalidad de este documento de la fase 1 es establecer detalladamente los contenidos y las bases metodológicas que se han de desarrollar en el contrato menor de servicios para la elaboración de una “**Propuesta de creación de un eje cívico en los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha**” atendiendo a lo establecido en la Memoria Justificativa que sirve de base al contrato:

FASE 1 PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS. 15 días

- *Propuesta pormenorizada de contenidos.*
- *Bases metodológicas.*

En la primera fase, correspondiente al presente documento, se detallan:

- En la **propuesta pormenorizada de contenidos** el “que”, lo que se va a realizar en el trabajo. Se detallan los contenidos de cada fase y apartado, desarrollando los contenidos planteados en la Memoria Justificativa.
- En las **bases metodológicas** se desarrolla el “cómo” y el “cuando” del desarrollo del proceso del trabajo y la información básica para empezar a trabajar.

Se señalan previamente los antecedentes, ámbito y objeto del trabajo a continuación:

1.1. Antecedentes:

El sur del distrito de Retiro, en los barrios de Pacífico y Adelfas, y su encuentro con Atocha y Méndez Álvaro en el distrito de Arganzuela, en su conexión con Méndez Álvaro, sufre una carencia crónica y una falta de espacios cívicos, espacios públicos y zonas deportivas para el uso ciudadano en barrios de alta densidad urbana, frente a una presencia amplia de infraestructuras ferroviarias y viarias de rango ciudad que lo atraviesan o circundan y generan barreras de accesibilidad, afecciones de ruido, tráfico y contaminación (Calle 30-paso elevado de Puente de Vallecas, paso elevado de Pedro Bosch, vías de Adif en el eje Atocha Méndez Álvaro).

1.2. Ámbito de estudio.

El estudio abarca las calles:

- Dr. Esquerdo desde la unión con Cavanilles hasta Avenida Ciudad de Barcelona.
- Pedro Bosch, desde Ciudad de Barcelona hasta el encuentro con Méndez Álvaro.
- Calle Cavanilles entre Doctor Esquerdo y la glorieta de Mariano de Cavia.
- Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria de ADIF en paralelo a las vías de las calle Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.

- Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calle Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.

1.3. Objeto del trabajo:

El estudio propone realizar un análisis funcional básico del papel residual de algunas de dichas infraestructuras y de las barreras que generan para su posible transformación y reciclaje en elementos más blandos y urbanos de espacio público urbano, para el incremento de los modos peatonal, ciclista y de transporte público, estableciendo propuestas de uso alternativo de partes de ellas y la mejora del espacio público en calles infrautilizadas del entorno.

La propuesta se concretará en la definición de un eje cívico en el ámbito, que conecte los distritos de Retiro y Arganzuela, los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha, mediante más sostenibles de transporte y libere espacio público para actividades y equipamientos públicos al aire libre.

1.4. Los objetivos del trabajo:

La propuesta se centra fundamentalmente en la intersección de Doctor Esquerdo con Avenida Ciudad de Barcelona y su entorno inmediato con los objetivos de:

- Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.
- Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos.
- Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.
- Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro.
- Mejorar la conexión del centro cívico de equipamientos de Daoiz y Velarde con el vecino distrito de Arganzuela analizando la posibilidad de recuperación el paso actualmente en desuso de la calle Alberche.
- Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas.

2. PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS

2.1. FASE 1 PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS. (15 días)

En la primera fase, correspondiente al presente documento, se detallan:

- En la propuesta pormenorizada de contenidos el “que”, lo que se va a realizar en el trabajo. Se detallan los contenidos de cada fase y apartado, desarrollando los contenidos planteados en el pliego.
- En las bases metodológicas se desarrolla el “cómo” y el “cuando” del desarrollo del proceso del trabajo y la información básica para empezar a trabajar.

2.1.1. Propuesta pormenorizada de contenidos.

- Análisis de los trabajos a desarrollar en las distintas fases del trabajo.
- Contenidos a incorporar en cada una de las fases y los documentos.

2.1.2. Bases metodológicas.

- Establecimiento de la metodología de trabajo.
- Propuesta de reuniones a mantener.
- Análisis de información de básica inicial necesaria para la elaboración del trabajo.

2.2. FASE 2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO. (1 mes)

En esta segunda fase se realizará:

- Análisis de la información básica facilitada y/o obtenida por el equipo de trabajo, señalando las implicaciones en el ámbito del trabajo.
- Recogida de información pormenorizada de acuerdo a los contenidos establecidos en el objeto del contrato y desarrollados en los siguientes apartados.
- Reuniones de coordinación del consultor con la dirección del trabajo.
- Reuniones de información con los servicios técnicos municipales necesarias para completar la información en los diferentes aspectos incluidos en la metodología.
- Reunión de participación abierta a vecinos y asociaciones del ámbito del trabajo.

2.2.1. Análisis descriptivo sintético y por tramos de las infraestructuras y flujos para los diferentes modos de movilidad en el ámbito de estudio: a pie, en bicicleta, en transporte público (autobús y taxi), automóviles y motocicletas.

- Análisis de la información básica facilitada señalando las implicaciones en el ámbito del trabajo.
- Análisis de los modos de movilidad en el ámbito de estudio de acuerdo a los datos de aforos facilitados:
 - Peatonal.
 - Ciclista.

- Autobús.
- Taxi.
- Automóviles y motocicletas.
- Resumen y diagnóstico del análisis de modos.

2.2.2. Análisis del uso actual de los espacios públicos para evaluar las posibilidades de mejora.

- Análisis básico de los usos recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana:
 - Zonas verdes en el interior del ámbito y del entorno inmediato.
 - Equipamientos en el interior del ámbito y del entorno inmediato.
 - Análisis de la catalogación de los edificios singulares y espacios del entorno.
- Análisis básico de actuaciones urbanísticas en el entorno inmediato del ámbito que puedan afectar a la propuesta.
- Análisis de los usos en el entorno de la propuesta al aire libre a lo largo de diferentes periodos horarios.
- Resumen y diagnóstico del análisis de usos.

2.2.3. Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos.

- Análisis de las secciones por tramos de calles del eje principal del estudio: Cavanilles, Doctor Esquerdo y Pedro Bosch y de las calles inmediatamente adyacentes.
- Análisis Fotográfico.
- Análisis del número de plazas de aparcamiento en las zonas directamente incluidas en el ámbito del trabajo. Cuantificación básica del aparcamiento.
- Resumen y diagnóstico del análisis de secciones de calles y aparcamiento.

2.2.4. Estudio de propuestas definidas en estudios previos.

- Análisis básico de los contenidos de las propuestas definidas en los estudios previos que afecten al ámbito del trabajo:
 - Plan Director de Recuperación de Bulevares.
 - Plan Director de Movilidad ciclista.
 - Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid.
 - Proyecto Madrid Centro.
 - Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal.
 - Plan General de Ordenación Urbana.
 - Planos de calificación de suelo y usos pormenorizados PGOUM.
 - El Plan Estratégico Madrid Regenera.
 - Plan de calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid.
- Análisis de las propuestas realizadas por vecinos y asociaciones en el ámbito que puedan tener aportaciones o implicaciones para la realización de la propuesta.
- Resumen y diagnóstico de las propuestas definidas en los estudios previos.

2.3. FASE 3 DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA. (1 mes)

En esta tercera fase se realizará la definición de la propuesta en base a los criterios fundamentales de:

- Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área.
- Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar.
- Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario.
- Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
- Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos.
- Desarrollar un sistema de intervenciones tácticas a corto plazo que permitan la nueva utilización del espacio en una evolución progresiva hacia una nueva forma de uso del espacio.
- Desarrollar sistemas de intervenciones estratégicas a medio y largo plazo que asienten estos pasos con actuaciones consolidadas de ejecución más compleja y duradera.

2.3.1. Justificación de la propuesta en base al cumplimiento de los objetivos establecidos.

- Planteamiento de las alternativas de actuación recogidas en las propuestas previas procedentes de participación ciudadana y asociaciones de vecinos.
- Justificación de la propuesta realizada por la dirección técnica del trabajo.
- Justificación de la alternativa principal elegida.
- Descripción de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.

2.3.2. Definición del esquema funcional de la propuesta: encaje en planta y secciones transversales por tramos.

- Definición del esquema funcional de la propuesta
- Definición del esquema funcional de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.
- Secciones transversales.

2.3.3. Descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta.

- Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres.

- Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.
- Plano general de imagen final propuesta.
- Esquemas e imágenes parciales de los nuevos espacios libres generados.

2.4. FASE 4 PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN.
15 días

En esta cuarta fase final se realizará:

2.4.1. Descripción de las acciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta, priorizadas y con estimación de presupuesto.

- Descripción de las acciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta.
- Propuesta de priorización de las actuaciones en base a la importancia dentro del esquema funcional propuesta.
- Propuesta de priorización de las actuaciones en base a la posible programación de las mismas en el corto, medio y largo plazo.
- Estimación de presupuesto de las actuaciones en base a parámetros básicos según el tipo de actuación y superficie.

Se establecerán los criterios de acuerdo con la dirección del trabajo y en contacto con los servicios técnicos sectoriales específicos y con las JMD.

2.4.2. Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización para la consolidación de la alternativa elegida.

- Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de reforma.
- Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de urbanización.

Se establecerán los criterios de acuerdo con la dirección del trabajo y en contacto con los servicios técnicos sectoriales específicos y con las JMD.

3. BASES METODOLÓGICAS

3.1. Metodología:

Se detallan en este apartado la metodología de trabajo. Se desarrolla el “cómo” y el “cuando” se elaboran:

- Los contenidos pormenorizados señalados en el apartado anterior
- Qué reuniones se desarrollan con el equipo director, las Juntas Municipales y reuniones abiertas con los vecinos y asociaciones del ámbito.
- Qué documentos se entregan y cuando.

Se establece el orden o secuencia en el que se propone desarrollar el proceso.

Metodología y Programa de Trabajo		
Fases	Documentos	Tareas, trabajos y reuniones
Fase 1.	Propuestas pormenorizadas de contenidos y bases metodológicas	
Semanas 1-2 Del 29 Marzo 2017 Al 9 de abril 2017	propuesta pormenorizada de contenidos y bases metodológicas	<p>-Comunicación de la adjudicación.</p> <p>-Reunión inicial entre la dirección y el equipo de trabajo para la definición y concreción del objetivo, alcance del trabajo, calendario, etc.</p> <p>-Reunión con la JMD Retiro-Arganzuela.</p> <p>-Propuesta concreta de delimitación del ámbito del estudio, a partir del recogido en el pliego.</p> <p>-Establecimiento de las bases de trabajo, fuentes de información necesaria, programa y tareas a llevar a cabo.</p> <p>-Fijación del calendario de trabajo y reuniones</p> <p>-Entrega de "DOCUMENTO DE PROPUESTA PORMENORIZADA DE CONTENIDOS Y BASES METODOLÓGICAS"</p>

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

Fases	Documentos	Tareas, trabajos y reuniones
Fase 2.	Análisis y Diagnóstico	
Semanas 3 a 6 Del 10 Abril 2017 Al 7 de Mayo 2017	Recopilación información	<p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo.</p> <p>-Reuniones sectoriales entre equipo y los funcionarios municipales designados por la dirección.</p> <p>-Recogida de información de acuerdo a la metodología de la oferta y a las bases de información aportadas en el capítulo 1 este documento.</p> <p>Elaboración de la documentación cuantitativa y cualitativa a partir de los datos e información obtenida agrupada por ámbito y subámbito de la propuesta, en lo referente a:</p> <p>-Análisis descriptivo sintético y por tramos de las infraestructuras y flujos para los diferentes modos de movilidad en el ámbito de estudio: a pie, en bicicleta, en transporte público (autobús y taxi), automóviles y motocicletas.</p> <p>-Análisis del uso actual de los espacios públicos para evaluar las posibilidades de mejora.</p> <p>-Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos.</p> <p>-Estudio de propuestas definidas en estudios previos.</p> <p>-Tratamiento de las fuentes de datos obtenidas de la información obtenida y de las técnicas y del trabajo de campo realizado.</p> <p>-Elaboración y edición definitiva de la documentación cuantitativa y cualitativa a partir de los datos e información obtenida. Edición de los estudios, planos y documento</p> <p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo y presentación de la fase de análisis y diagnóstico a los miembros de la JMD</p> <p>- Reunión de presentación abierta a los vecinos y con las asociaciones de vecinos de Retiro-Arganzuela.</p> <p>-Evaluación de las reflexiones de la mesa o foro de trabajo.</p> <p>-Confirmación, reevaluación o ampliación de las hipótesis del diagnóstico a raíz del proceso anterior.</p> <p>-Entrega de "DOCUMENTO DE ANALISIS Y DIAGNÓSTICO"</p>

Fases	Documentos	Tareas, trabajos y reuniones
Fase 3.	Definición de la propuesta	
Semanas 7 a 10 Del 8 de Mayo 2017 Al 4 de Junio 2017		<p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo.</p> <p>-Reuniones sectoriales entre equipo y los funcionarios municipales designados por la dirección para definir elementos globales y elementos sectoriales específicos de la propuesta.</p> <p>- Talleres de presentación, cuestionario, trabajo, toma de datos, etc y recorrido por el entorno con los vecinos y asociaciones de distritos</p> <p>-Elaboración de la documentación cuantitativa y cualitativa a partir para la elaboración de la propuesta organizada en ámbito y subámbitos atendiendo a:</p> <p>-Justificación de la propuesta en base al cumplimiento de los objetivos establecidos.</p> <p>-Definición del esquema funcional de la propuesta: encaje en planta y secciones transversales por tramos.</p> <p>-Descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta.</p> <p>-Edición de los estudios, planos y documento de propuesta</p> <p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo y presentación de los contenidos de la propuesta.</p> <p>- Reunión abierta a los vecinos y con las asociaciones de vecinos de Retiro-Arganzuela para la recapitulación y presentación de las conclusiones de la propuesta.</p> <p>-Evaluación de las reflexiones de la mesa o foro de trabajo.</p> <p>-Confirmación, reevaluación de la propuesta del diagnóstico a raíz del proceso anterior.</p> <p>-Entrega de "DOCUMENTO DE PROPUESTA"</p>

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

Fases	Documentos	Tareas, trabajos y reuniones
Fase 4.	Programación y recomendaciones de actuación	
Semanas 11 a 12 Del 5 de Junio 2017 Al 18 de Junio 2017	propuesta pormenorizada de contenidos y bases metodológicas	<p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo.</p> <p>- Descripción de las acciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta.</p> <p>-Priorización de las actuaciones en base a la importancia dentro del esquema funcional propuesta.</p> <p>-Priorización de las actuaciones en base a la posible programación de las mismas en el costo medio y largo plazo.</p> <p>-Estimación de presupuesto de las actuaciones en base a parámetros básicos según el tipo de actuación y superficie.</p> <p>-Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización para la consolidación de la alternativa elegida.</p> <p>-Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de reforma.</p> <p>-Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de urbanización.</p> <p>-Reunión entre la dirección y el equipo de trabajo.</p> <p>-Reunión con la JMD Retiro-Arganzuela con las condiciones de bases para concurso de ideas.</p> <p>-Entrega de "DOCUMENTO DE PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN"</p>

3.2. Información básica inicial necesaria para la elaboración del trabajo.

Se describe en este apartado la documentación e información inicial necesarias, para comenzar la fase 2 del trabajo de "análisis y diagnóstico", y poder desarrollar los trabajos que incluyen los siguientes apartados:

- Planes sectoriales y estudios redactados y/o aprobados por el Ayuntamiento de Madrid que afecten al estudio y/o ámbito del ámbito de actuación.
- Contenidos del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid.
- Planes, actuaciones y estudios propuestos por asociaciones de vecinos y participación ciudadana.
- Cartografía.
- Foto aérea digital
- Datos de tráfico. Velocidades
- Datos de tráfico. Aforos
- Datos de población de barrios
- Datos del transporte público que discurre por el ámbito

3.2.1. Planes sectoriales y estudios redactados y/o aprobados por el Ayuntamiento de Madrid

Para la elaboración del estudio es necesario tener en cuenta diferentes Planes Directores, Planes de ámbito General, planes sectoriales que afectan al ámbito de actuación bien en algún aspecto sectorial concreto o en diferentes tipos de actuación a nivel de propuesta en el ámbito del estudio. Estos planes han sido en su mayor parte aprobados, pero aun cuando algunos de ellos son todavía borradores han de tenerse en cuenta sus propuestas y objetivos.

Se destacan los principales de ellos:

En materia de movilidad:

- Plan Director de Recuperación de Bulevares.
- Plan Director de Movilidad ciclista.
- Estrategia para la creación de una red de itinerarios peatonales en la Almendra Central de Madrid.
- Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid.

En ordenación urbanística, de actuaciones y de usos, etc.

- Proyecto Madrid Centro
- Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal
- Plan General de Ordenación Urbana.
- Planos de calificación de suelo y usos pormenorizados PGOUM.
- El Plan Estratégico Madrid Regenera.
- Plan de calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid

La base de información fundamental serán los contenidos del Plan General de Ordenación Urbana Vigente y los planes aprobados, complementado y matizado por los restantes estudios y planes redactados.

3.2.2. Contenidos del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid.

Se incorporan el estudio de las actuaciones del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS) en el ámbito de Retiro.

3.2.3. Planes, actuaciones y estudios propuestos por asociaciones de vecinos y participación ciudadana.

Se estudian y/o incorporan al estudio las actuaciones, propuestas o peticiones que las diferentes asociaciones de vecinos aporten para considerarlos en el proceso de desarrollo del estudio y de las propuestas.

Del mismo modo serán objeto de análisis y consideración las propuestas que, a través de los foros de participación municipal, realicen referencias o propuestas que afecten al ámbito de actuación.

3.2.4. Cartografía:

Cartografía actualizada de la zona: la cartografía disponible en el Ayuntamiento de Madrid es a las siguientes escalas:

- 1/20.000
- 1/5.000
- 1/1.000

Utilización de la cartografía de detalle a escala 1:1.000. Para la fase de información y propuesta en los ámbitos y entornos más precisos



3.2.5. Foto área digital:

Ortofoto aérea actualizada del ENTORNO AMPLIO en formato TIFF o JPG:



(*) Nueva foto aérea digital con el encuadre similar a los VK.

y/ o Ortofoto aérea actualizada del ENTORNO INMEDIATO en formato TIFF o JPG:



(*) Nueva foto aérea digital con el encuadre similar a los VK.

Fotos aéreas oblicuas del entorno de actuación:



3.2.6. Datos de población de barrios.

Datos de población actualizados desagregados por las secciones censales de:

Retiro

- Pacífico
- Adelfas

Arganzuela

- Atocha

3.2.7. Datos de tráfico. Aforos.

Se requiere la información de los datos de:

1. Aforos de vehículos obtenidos de las estaciones, en las principales calles incluidas en el ámbito, para el análisis de los principales flujos de movilidad, desagregados por calles, días de la semana y tramos horarios.

Las calles principales que han de ser incluidas son:

- Calle Doctor Esquerdo:
 - en sus diferentes tramos
 - en tronco central y laterales.
- Pedro Bosch.
 - en sus diferentes tramos
 - en tronco central y laterales.

Fuente de obtención: estaciones de aforos del Ayuntamiento de Madrid.

2. Datos de velocidades de los vehículos en las principales calles incluidas en el ámbito para el análisis de los principales flujos de movilidad por tipos de vehículos motorizados, por franjas horarias diurna y nocturna y por velocidades, en días laborales, festivos y la semana completa.

- Pedro Bosch.
 - en sus diferentes tramos
 - en tronco central y laterales.

Fuente de obtención: estaciones de aforos del Ayuntamiento de Madrid.

3. Datos de en las principales intersecciones del área referidos a los diferentes movimientos de la intersección clasificados por modos, por horas y por ramales.

En las principales intersecciones siguientes:

- Plaza de Conde de Casal.
- Intersección de Doctor Esquerdo y Pedro Bosch, con Avenida Ciudad de Barcelona.

ANEXO

CALENDARIO DE REUNIONES DE PARTICIPACION Y TALLERES

VIERNES 21 ABRIL PRESENTACIÓN Y TALLER N° 1

SABADO 6 DE MAYO TALLER N°2

-TALLER 2+2 H

-RECORRIDO POR EL ENTORNO

SABADO 20 DE MAYO TALLER N°3

-TALLER 2+2 H

-RECORRIDO POR EL ENTORNO

VIERNES 26 MAYO TALLER N° 4 RECAPITULACION

VIERNES 9 JUNIO CONCLUSIONES



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CÍVICO
BARRIOS DE PACÍFICO-ADELFA-ATOCHA.
FASE 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.**

Mayo 2017



FASE 2: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Mayo 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

Índice del documento

0. INTRODUCCIÓN
1. EL EJE CIVICO DE RETIRO. FORMACION, EVOLUCION URBANA Y ANÁLISIS ACTUAL DEL ÁMBITO.
 - 1.1. El proceso de evolución urbana del área
2. ANÁLISIS DESCRIPTIVO SINTÉTICO Y POR TRAMOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y FLUJOS PARA LOS DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO
 - 2.1. Análisis de movilidad a pie.
 - 2.2. Análisis de movilidad en bicicleta.
 - 2.3. Análisis de movilidad en transporte público.
 - 2.3.1. Autobuses.
 - 2.3.2. Metro.
 - 2.3.3. Ferrocarril de cercanías.
 - 2.3.4. Taxi.
 - 2.4. Análisis de movilidad en automóviles y motocicletas:
 - 2.4.1. Datos de aforos.
 - 2.4.2. Velocidades en Pedro Bosch.
 - 2.4.3.- accidentalidad.
 - 2.4.4.- Aparcamiento.
 - 2.4.5.- Análisis de los datos sobre movilidad del tráfico rodado.
3. ANÁLISIS DE LOS USOS URBANÍSTICOS EN EL ÁMBITO Y ENTORNO INMEDIATO.
 - 3.1. Análisis básico de los usos recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana 1997.
 - 3.1.1. Tejidos urbanos y tipologías edificatorias.
 - 3.1.2. Usos urbanísticos en el ámbito.
 - 3.1.2.1. Zonas verdes en el interior del ámbito y del entorno inmediato.
 - 3.1.2.2. Equipamientos en el interior del ámbito y del entorno inmediato
 - 3.1.2.3. Vías Públicas en el interior del ámbito y del entorno inmediato.
 - 3.1.3. Análisis de la catalogación de los edificios singulares y espacios del entorno.
 - 3.1.3.1. Catálogo de edificios del Plan General de 1997
 - 3.1.3.3. Guía de edificios del COAM y otros edificios de interés.
 - 3.2. Análisis básico de actuaciones urbanísticas en el entorno inmediato del ámbito que puedan afectar a la propuesta.
4. ANÁLISIS DEL USO ACTUAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS PARA EVALUAR LAS POSIBILIDADES DE MEJORA.
 - 4.1. Análisis de los usos en el entorno de la propuesta al aire libre a lo largo de diferentes periodos horarios.
 - 4.1.1. Zona 1 Cavanilles
 - 4.1.2. Zona 2 Doctor Esquerdo
 - 4.1.3. Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch
 - 4.1.4. Zona 4 Entorno viaducto Retiro

- 4.1.5. Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela
- 4.1.6. Zona 6 Paseo de Invierno
- 4.1.7. Resumen y diagnóstico del análisis de uso del espacio público.
5. ANÁLISIS DE LAS SECCIONES DE CALLES EN EL ÁMBITO PARA TRATAR DE OPTIMIZAR EL USO CÍVICO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN SUS DIFERENTES MODOS
 - 5.1. Calle Cavanilles
 - 5.1.1. Sección tipo actual
 - 5.2. Calle Doctor Esquerdo
 - 5.2.1. Secciones tipo actuales
 - 5.3. Calle Pedro Bosch
 - 5.3.1. Secciones tipo actuales
 - 5.4. Paseo de Invierno
 - 5.4.1. Secciones tipo actuales
6. ESTUDIO DE PROPUESTAS DEFINIDAS EN ESTUDIOS PREVIOS.
 - A. Estudios y planes en materia de movilidad:
 - 6.1. Plan Director de Recuperación de Bulevares.
 - 6.2. Plan Director de Movilidad ciclista.
 - 6.3. Estrategia para la creación de una red de itinerarios peatonales en la Almendra Central de Madrid.
 - 6.4. Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid.
 - B. Estudios y planes en materia de ordenación urbanística, de actuaciones y de usos.
 - 6.5. Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal.
 - 6.6. Revisión del Plan General de Madrid. Preavance 2012.
 - 6.7. Proyecto Madrid Centro.
 - 6.8. Plan de calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid.
 - C. Contenidos del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid en el ámbito del eje cívico.
 - D. Propuestas realizadas por la ciudadanía y asociaciones vecinales.
 - 6.9. Análisis de las propuestas realizadas por vecinos (Decide Madrid)
 - 6.10. Análisis de las propuestas realizadas por asociaciones vecinales
7. RESUMEN DE DIAGNÓSTICOS Y CONCLUSIONES.

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO. FASE 2

0. INTRODUCCIÓN

FASE 2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO. 1 mes

- *Análisis descriptivo sintético y por tramos de las infraestructuras y flujos para los diferentes modos de movilidad en el ámbito de estudio: a pie, en bicicleta, en transporte público (autobús y taxi), automóviles y motocicletas.*
- *Análisis del uso actual de los espacios públicos para evaluar las posibilidades de mejora.*
- *Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos.*
- *Estudio de propuestas definidas en estudios previos.*

En esta segunda fase se realiza:

- Análisis de la información básica facilitada y/o obtenida por el consultor, señalando las implicaciones en el ámbito del trabajo.
- Recogida de información pormenorizada de acuerdo a los contenidos establecidos en el objeto del contrato y desarrollados en la metodología.
- Reuniones de coordinación del consultor con la dirección del trabajo.
- Reuniones de información con los servicios técnicos municipales necesarias para completar la información en los diferentes aspectos incluidos en la metodología.
- Reunión de presentación abierta a vecinos y asociaciones del ámbito del trabajo.

Objetivo del documento de análisis y diagnóstico:

El objetivo de este documento es la recogida de información necesaria y suficiente para realizar el diagnóstico integral de los aspectos de:

- La movilidad, en lo referente a todos los modos presentes en la zona de ámbito municipal: peatonal, ciclista, automóvil, autobús, taxi.
- El estudio propone realizar un análisis funcional básico del papel de algunas de dichas infraestructuras y de las barreras que generan para su posible transformación y reciclaje en elementos más blandos y urbanos de espacio público urbano, para el incremento de los modos peatonal, ciclista y de transporte público, estableciendo la posibilidad de un uso alternativo de partes de ellas y la mejora del espacio público en calles infrutilizadas del entorno.
- Los usos actuales, tanto los recogidos en el planeamiento como los usos desarrollados en el ámbito de actuación, con el fin de establecer debilidades, potenciales o carencias de cara a la fase 3 de propuestas.
- Recopilar las actuaciones, directrices de estudios previos elaborados en la zona o planes sectoriales que puedan afectar al ámbito, tanto para la información, como para la elaboración posterior de propuestas.
- Establecer un diagnóstico que permita radiografiar la situación actual de todos estos aspectos y las posibilidades de actuación de cara a la posterior fase de propuestas.

Ámbito de estudio:

El estudio se realiza, de acuerdo al pliego del contrato, en las calles:

- Doctor Esquerdo desde la intersección con Cavanilles, con Avenida Ciudad de Barcelona y el tramo de Pedro Bosch hasta el encuentro con Méndez Álvaro.
- Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calle Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.
- Calle Cavanilles entre Doctor Esquerdo y la glorieta de Mariano de Cavia.
- Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria de ADIF en paralelo a las vías de las calle Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.

Se definen para ello una serie de zonas dentro de dicho ámbito:



Zona 1 Cavanilles: calle Cavanilles desde la glorieta de Mariano de Cavia hasta la intersección con la calle doctor Esquerdo.

Zona 2 Dr. Esquerdo: calle doctor Esquerdo desde el encuentro con la calle Cavanilles hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona.

Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch: desde Dr. Esquerdo hasta el encuentro con la calle Acanto. Se distinguen dos zonas:

- Zona superior del viaducto y rampas laterales de acceso.
- Zona inferior de viaducto.

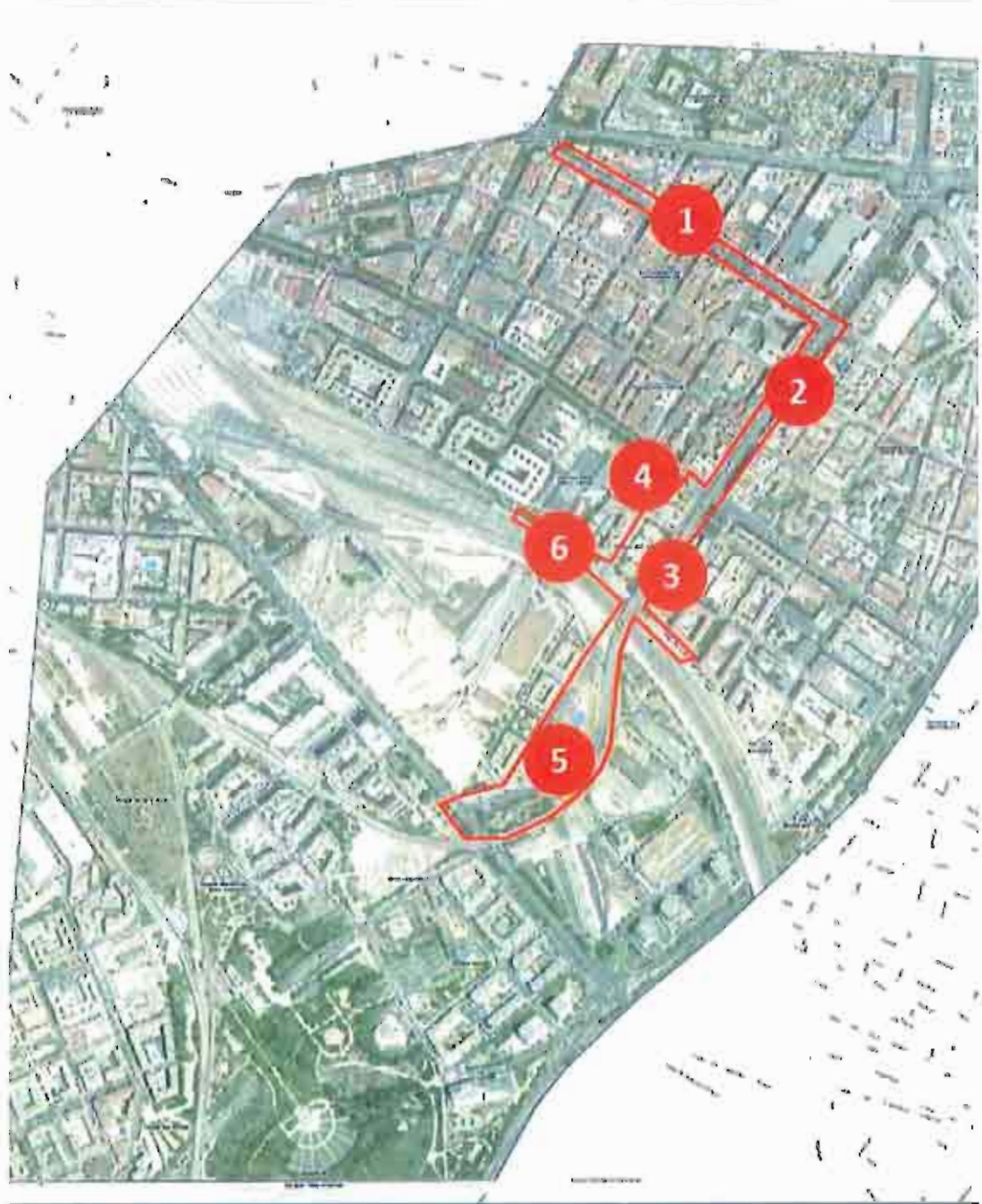
Zona 4 Entorno viaducto Retiro: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Retiro.

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Arganzuela.

Zona 6 Paseo de Invierno: desde la calle Tellez a Cerro de la Plata a la altura de la calle Acanto

En función de la importancia de los aspectos a tratar en este documento de información podrán considerarse estos en el conjunto del ámbito, en varias zonas o en zonas concretas o determinadas, según su importancia o incidencia de cada tema.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



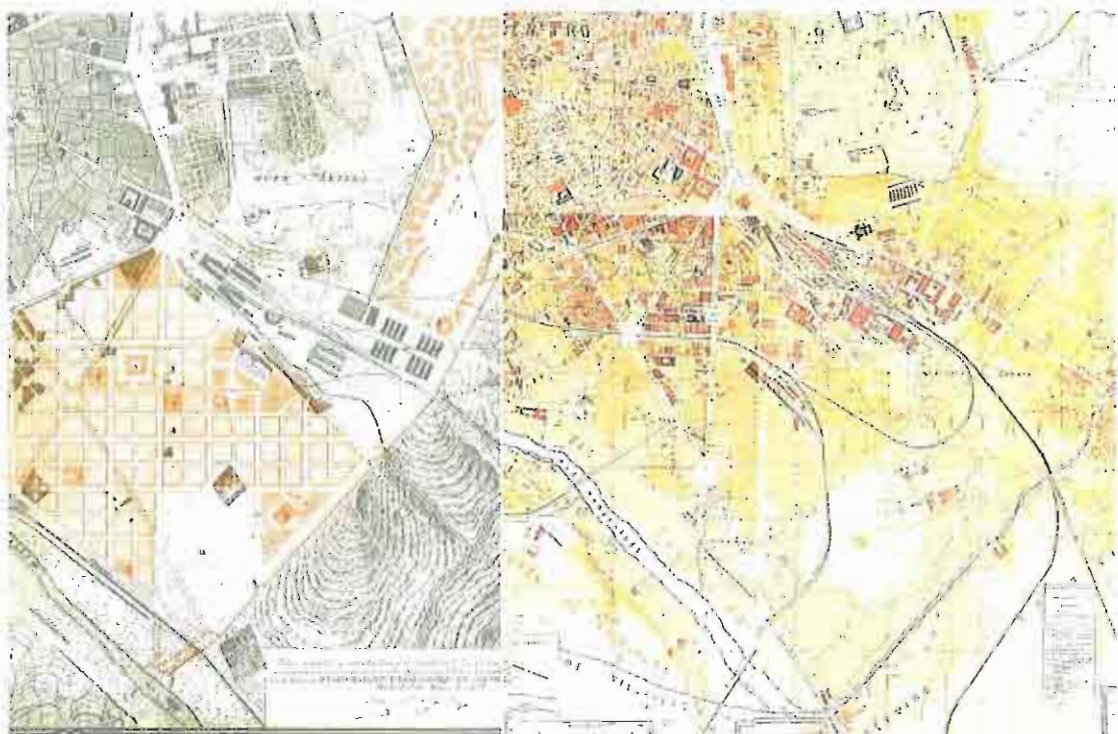
1. EL EJE CIVICO DE RETIRO. FORMACION, EVOLUCION URBANA Y ANÁLISIS ACTUAL DEL ÁMBITO.

Para poder entender en el momento actual los problemas urbanos de la zona y la inserción en la ciudad de Madrid conviene hacer una breve referencia a la formación de los barrios y a la inserción de las infraestructuras a los largo de la segunda mitad del siglo XIX , el siglo XX hasta llegar al momento actual en el siglo XXI.

1.1. El proceso de evolución urbana del área:

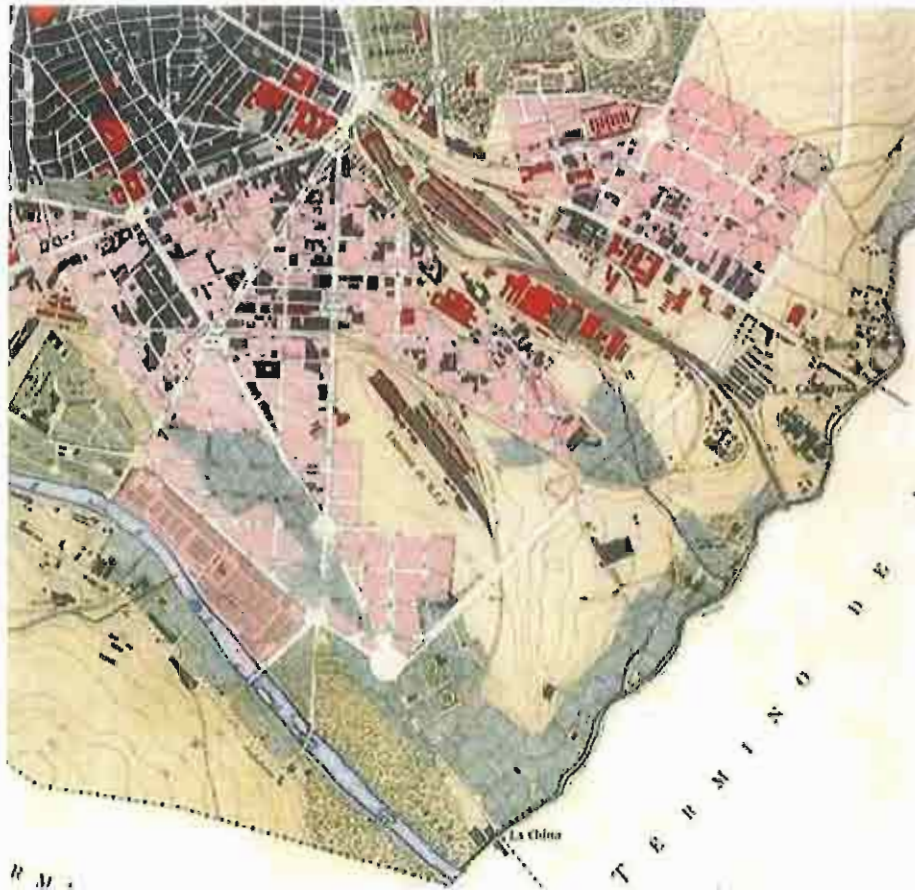
Esta zona de Madrid constituida una zona a caballo entre la parte sur del Retiro con vocación de espacios libres y de baja densidad en el ensanche de Carlos Castro de 1957 y el ensanche sur industrial de Arganzuela ligado a la original estación de Atocha. Hasta ese momento la regularidad de la trama urbana venía condicionada por la formación de una cuadrícula regular de calles en el ensanche que se cerraba con la vía de Ronda del ensanche en lo que hoy es Dr. Esquerdo y Pedro Bosch hasta llegar al ría Manzanares a la altura de Legazpi.

Plan de ensanche Castro 1957 y plano Facundo Cañada 1900



Ya en el plan de Facundo Cañada de 1900 se observa que la vía de circunvalación ferroviaria desde Príncipe Pío, Delicias y Atocha introduce un elemento de distorsión en la trama urbana que condiciona durante 150 años el desarrollo de la zona hasta hoy, con grandes curvas y radios de giro que rompen la trama de manzanas regulares de ensanche en esta zona.

Particularmente la curva de conexión de la circunvalación ferroviaria entre Delicias y Atocha interfiere en la traza del viario de ronda de ensanche condicionando su trazado y comenzando una labor que dificulta la conexión con el Manzanares y Legazpi.



Con el tiempo la trama del ensanche se consolida regularmente en el sur del Retiro, en torno a la actual calle Cavanilles y Dr. Esquerdo, en Delicias y Legazpi en las zonas liberadas del trazado ferroviario donde no entran en conflicto tramas regulares, los trazados ferroviarios y los trazados viarios.

La gran zona del Retiro como Barrera al desarrollo de la ciudad, las estaciones de Atocha y Delicias condicionan el desarrollo de la ciudad en su entorno inmediato, por lo que estas áreas serán las últimas en completarse en el desarrollo del tejido de la ciudad. Constituyen vacíos urbanos o zonas industriales desestructuradas que hasta el plan general de 1997 no serán resueltas

Sigue pendiente la posibilidad de conexión de ronda en el actual viaducto de Pedro Bosch por estas dos condicionantes:

- La existencia de las trazas y barreras ferroviarias en la traza de la ronda
- Los vacíos en las traseras del parque Retiro, en el entorno de Delicias, Atocha Méndez Álvaro y las zonas industriales y de huertas en el límite municipal de Madrid con el arroyo Abroñigal.

Durante todo el siglo XX el ámbito va a ser una sucesión de espacios vacíos vacantes, desarrollos industriales, usos e instalaciones ferroviarias desconectadas entre sí, con fuertes barreras urbanas y con discontinuidades mal resueltas. La planificación de la trama de ensanche se ve imposibilitada en su desarrollo en estas zonas.

Año 1959, antes de la construcción del viaducto de Pedro Bosch



Llegada la mitad del siglo XX la ciudad se ha consolidado completamente en la zona sur del Retiro en Pacífico y Adelfas en parte como manzanas cerradas de ensanche hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona y en parte como talleres, cocheras, edificios militares e industriales y asentamientos como Las Californias fuertemente condicionados por el haz de vías de Renfe Atocha hacia Entrevías.

La zona sur de Arganzuela aprisionada entre las vías anteriormente citadas, la vía de circunvalación ferroviaria, la vía de Santa Catalina y las instalaciones ferroviarias de Delicias se concierte en un gran vacío ferroviario-industrial desestructurado separado del resto de la ciudad por fuertes barreras.

La conexión viaria de ronda que se planteó originalmente en el ensanche se detiene en actual traza de la calle Dr. Esquerdo, al no poder saltar la doble barrera ferroviaria de las vías de Atocha y el arranque de las vía de circunvalación que coincide con la traza de la vía de ronda en este punto.

En 1972 se ejecuta mediante el paso elevado del actual viaducto una conexión viaria entre Dr. Esquerdo y Pedro Bosch, con la intención posterior de prolongar ésta hacia Delicias y dar continuidad a la ronda del ensanche hasta Legazpi con otro viaducto que nunca se llegó a realizar.

Se planteaba una IMD de 40.000 vehículos día para dar continuidad a la ronda, tanto para vehículos ligeros, como para una importante número de vehículos pesados que debían servir a todo el entorno industrial de Delicias y Legazpi.

Con el tiempo la obsolescencia del tejido industrial de esta zona y los procesos de transformación que emprende el plan General de 1985 se traducen en la implantación del parque Tierno Galván sobre terrenos baldíos y en la operación de transformación del Sur con la construcción de la estación de autobuses y la centralidad de Méndez Álvaro, que introdujo a lo largo de los años 90 las torres de oficinas de la calle Retama, el centro comercial y el enclave de cines de la calle Acanto.

Foto aérea de 1983 del entorno de Méndez Álvaro



No obstante, la presencia de numerosas industrias en la zona y las vías de ferrocarril todavía condicionaban el trazado del viaducto que, como se puede apreciar en la foto adjunta, tenía que hacer un quiebro en su traza final para evitar por el sur la vía del ferrocarril y por el norte una industria existente que posteriormente fue demolida.

Posteriormente el Plan General de 1997 desarrolla una operación denominada "la transformación del Sur" que supone la eliminación de la mayor parte del tejido industrial en la zona y la completa sustitución por nuevos tejidos residenciales, terciarios que reemplazan completamente la trama industrial.

Sin embargo, el objetivo viario inicial de conectar Dr. Esquerdo con Legazpi es completamente abandonado con la construcción de un paso inferior por debajo del parque Tierno Galván y que termina al final de la calle Embajadores.

Por ello el actual paso elevado de Pedro Bosch pierde en el momento actual dos componentes básicos para los que fue creado: El cierre de la ronda hasta llegar a Legazpi y las conexiones con el río Manzanares y la M-30, y la componente industrial de sus tráficos, al desaparecer la mayor parte del tejido industrial al que debía dar servicio, sustituyendo su funcionalidad por una distribución viaria más urbana y ligada

a los sectores residencial y terciarios que se han implantado desde los años 90 en el área.

Año 2010



Visión actual del área.

Actualmente, y tras este breve análisis de la evolución histórica, la zona se halla completamente consolidada en los barrios de Pacífico y Adelfas, tras la renovación completa de sus tejidos industriales y la práctica finalización de los tejidos residenciales, de los que el PERI de Adelfas y la próxima ejecución de la operación de Metro en Cavanilles, Granada Valderrivas son sus últimos desarrollos.

Por el contrario, el desarrollo del barrio de Atocha se encuentra en pleno proceso de transformación en los dos APR de Méndez Álvaro, con los procesos de urbanización en su última fase de ejecución.

Por ello es un buen momento para terminar de unir las tramas urbanas y resolver los problemas de conexión y de barreras entre barrios de dos distritos, con un eje urbano y cívico rodeado de equipamientos, basado en la transformación y reutilización del paso elevado de Pedro Bosch, al haber perdido éste parte de su funcionalidad y tras haberse realizado transformaciones en la calle 30 y en el By Pass sur que posibilitan descargar parte de la movilidad hacia otros itinerarios alternativos.

2. ANÁLISIS DESCRIPTIVO SINTÉTICO Y POR TRAMOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y FLUJOS PARA LOS DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO. ANTECEDENTES.

2.1. Análisis de movilidad a pie.

Los desplazamientos peatonales juegan un importante papel en el Eje Cívico y su entorno, pues confluyen la existencia de una densa trama residencial (consolidada en Pacífico y Adelfas, todavía en desarrollo en Atocha) con la presencia de numerosos equipamientos, tanto de rango ciudad como de distrito y de barrio, mercados, centros comerciales, centros de ocio y otros elementos de atracción/generación como pueden ser las estaciones de Metro (la estación de Pacífico registra más de 16.000 accesos/día y la de Méndez Álvaro más de 26.000), cercanías de Renfe (con 24.000 entradas y 26.000 salidas) y la estación Sur de autobuses.

Y todo ello a una distancia máxima de 600 m. desde el centro de gravedad del Eje Cívico, con unas pendientes moderadas que contribuyen a la facilidad de los desplazamientos y con unas posibilidades reales de constituir itinerarios peatonales funcionales y atractivos corrigiendo las disfunciones existentes que se analizan seguidamente y de las que el principal exponente es el puente de Pedro Bosch.

En lo relativo a las condiciones que presenta el viario del ámbito de estudio sobre su adecuación al tránsito peatonal tanto accesible como sostenible, entendiendo bajo este último concepto el cumplimiento de condiciones de seguridad, comodidad, funcionalidad, atractivo social y calidad ambiental, existen notables diferencias entre calles y zonas:

- Cavanilles y Doctor Esquerdo cuentan con aceras amplias, de ancho superior a 4 m, y dotadas de arbolado de alineación. No obstante existe en ambas una clara desproporción en su relación de superficie acera/calzada: 30/70 en el caso de Doctor Esquerdo, 40/60 en Cavanilles, con relación a la de 60/40 que sería deseable.
- La intersección Cavanilles/Dr. Esquerdo está diseñada primando las trayectorias de la circulación rodada, lo que introduce excesivas longitudes y rodeos en los desplazamientos peatonales a su través.
- Pedro Bosch constituye un auténtico punto negro y barrera en lo relativo a accesibilidad peatonal. En un itinerario de más de 800 m. de longitud únicamente cuenta con acera en su margen derecho. Esta acera, de una anchura de 1 m., reducida en diversos puntos con la presencia de obstáculos, ni siquiera puede considerarse practicable, ni mucho menos accesible. Se da además la circunstancia de que en buena parte del viaducto el pretil externo cuenta con una altura insuficiente.
- Una vez atravesado el viaducto, ya en Arganzuela, la acera de la calle Pedro Bosch cuenta con un cerramiento de separación con la zona verde colindante que imposibilita la conexión de esta acera con las sendas peatonales que, a través de esta zona verde, conectan la zona residencial de las calles Tejo y Jacaranda.

Ambos espacios públicos deberían estar integrados y conectados, demoliendo el referido cerramiento y acordando y conectando las sendas peatonales.

- Desde el punto de vista de la conectividad peatonal sería importante comunicar Pedro Bosch con la calle Acanto, lo que posibilitaría el acceso directo a las zonas comercial y de ocio colindantes. Esta conexión se considera factible desde el margen impar de Pedro Bosch mediante una pasarela que cruce sobre la línea de ferrocarril de cercanías y descienda con pendiente del 6% hasta la calle Acanto.
- La intersección de Pedro Bosch con la calle Méndez Álvaro presenta también la problemática de los excesivos recorridos peatonales para cruzar Méndez Álvaro, que podrían y deberían optimizarse.
- Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto. El punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una somera pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal de mayor anchura, que debería salvar una luz de 20 m.

2.2. Análisis de movilidad en bicicleta.

2.2.1. Infraestructura ciclista existente.

El ámbito objeto de estudio carece de vías ciclistas específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos. Sí cuenta, en secciones compartidas con el tráfico rodado, con ciclo-carriles en ambos márgenes de Doctor Esquerdo, y con la calle Granada acondicionada como ciclo-calle.

También se cuenta con tres estaciones BiciMad, de 24 puestos de anclaje cada una, emplazadas respectivamente en la plaza Conde de Casal, C/ Doctor Esquerdo 91 (junto a la biblioteca pública de Retiro) y C/ Cerro de la Plata 2 (próxima a la estación de metro de Pacífico). La cobertura de BiciMad puede considerarse adecuada en la zona del ámbito correspondiente al distrito de Retiro, con las tres estaciones citadas a pie del eje cívico e interdistantes unos 350 m. No sucede lo mismo en la parte de Arganzuela, donde no se cuenta con ninguna base de BiciMad en nuestro ámbito de estudio, estando situada la más próxima en la C/ Méndez Álvaro 11, a una distancia superior a los 750 m.

Como posteriormente se detallará, a esta circunstancia no es ajena la importante barrera que supone la actual inadecuación del viaducto de Pedro Bosch para la circulación ciclista por él.

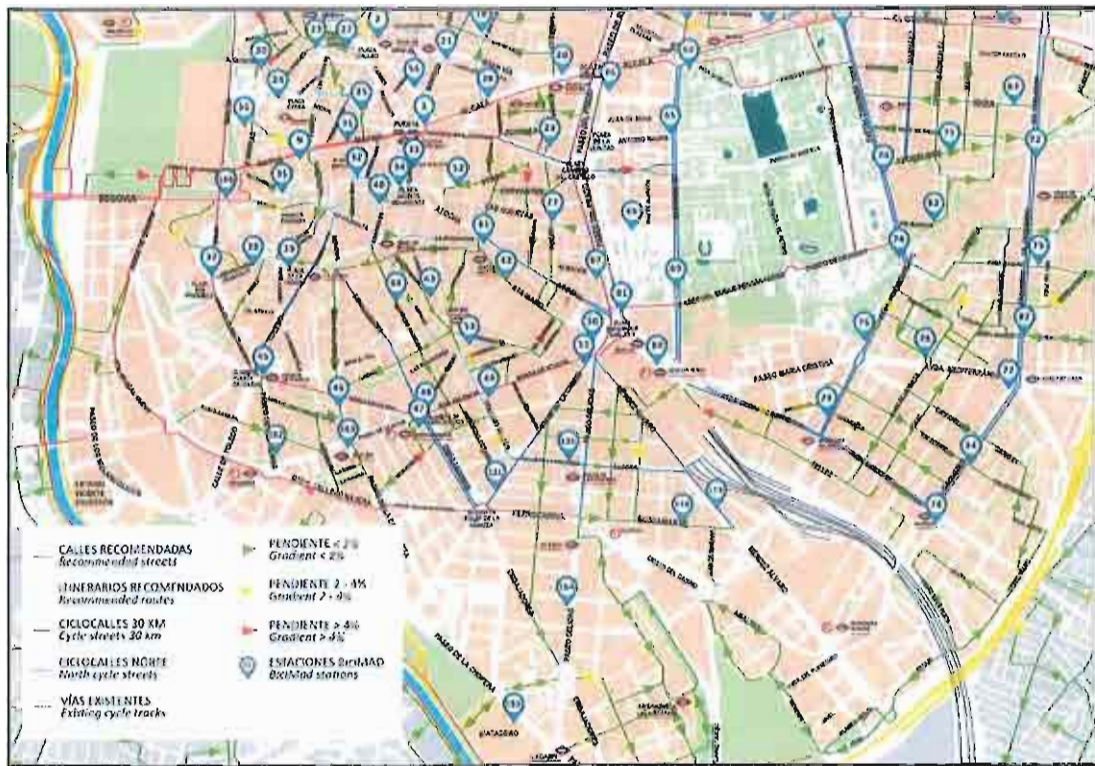


Imagen 2.2.1 Plano descriptivo de la infraestructura ciclista en la zona sur de la almendra de Madrid. Fuente: BiciMAD

Tráfico ciclista.

A tenor de los datos de tráfico de que se dispone (anteriores a la instalación de las estaciones BiciMad) la intensidad ciclista en el viario del Eje Cívico supone un porcentaje aproximado del 0,35% respecto a la totalidad de vehículos circulantes. Este porcentaje significa la mitad del 0,7% aforados en 2013 en viario del interior de la almendra central de Madrid.

Se da además el hecho de que el porcentaje de bicicletas aforado circulando por Pedro Bosch (0,2%) supone la mitad que por Doctor Esquerdo (0,4%).

2.2.2. El puente de Pedro Bosch como barrera para los ciclistas.

Habida cuenta de la cantidad de equipamientos y espacios existentes en el entorno del Eje Cívico con distancias de desplazamiento inferiores a los 2 km., las moderadas pendientes del viario en dicho entorno y la proximidad de los parques del Retiro y Tierno Galván, la demanda potencial de usuarios ciclistas resulta muy superior respecto a su escaso número actual.

Y es que el puente de Pedro Bosch, concebido, trazado y construido pensando exclusivamente en el tráfico rodado, y no con carácter urbano sino excluyente de cualquier otro modo, supone una barrera para el tráfico ciclista que se aventure por él, siendo únicamente apto para ciclistas expertos y avezados capaces de afrontar el

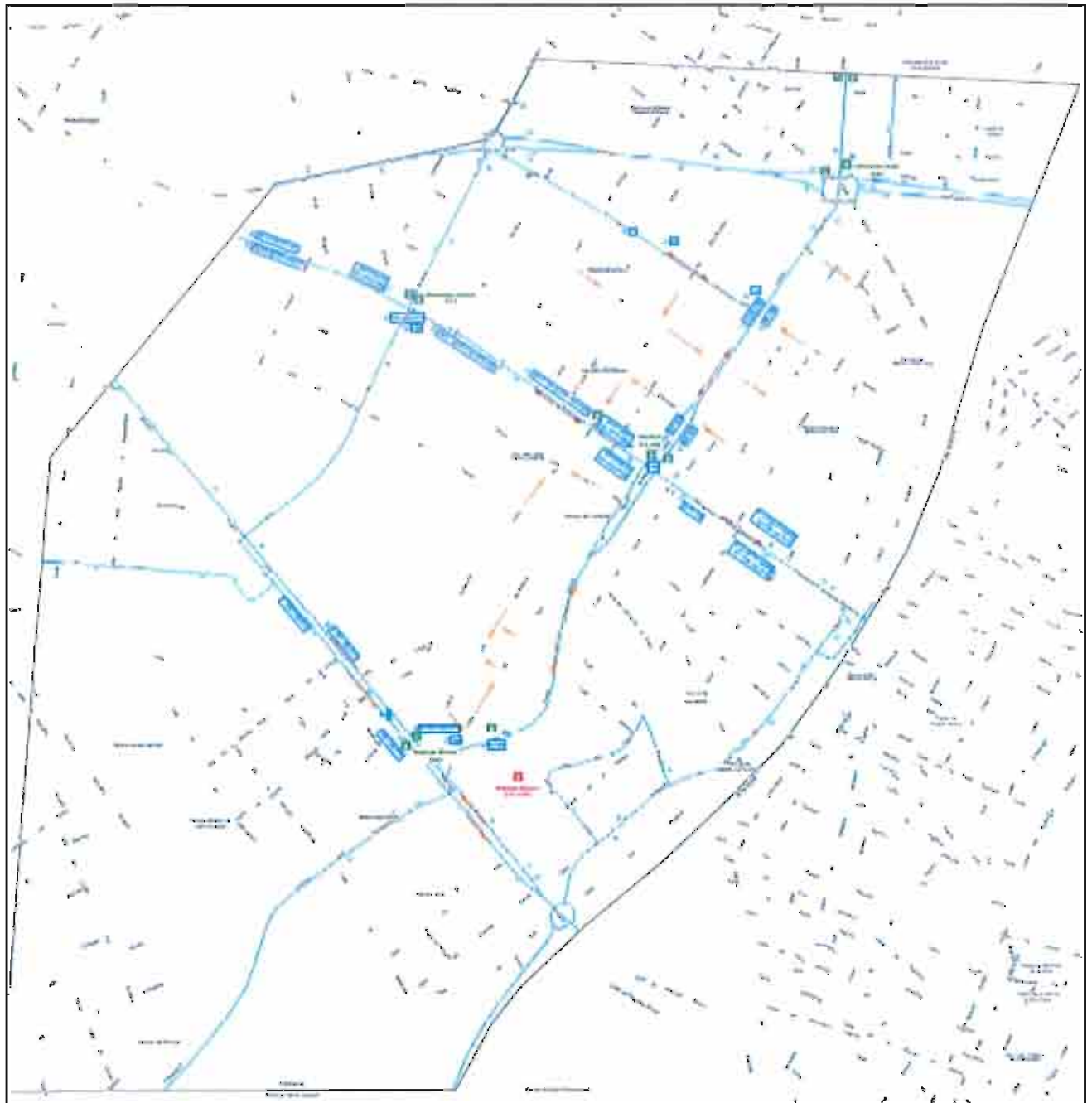
riesgo, real, que su paso conlleva. Su acondicionamiento para un tránsito ciclista cómodo y seguro resulta ineludible.

2.3. Análisis de movilidad en transporte público.

El ámbito de estudio presenta una buena dotación de transporte público, discurriendo por su viario 14 líneas de autobuses diurnos y 3 nocturnos, contando con dos estaciones de Metro, Pacífico (L1 y L6) y Méndez Álvaro (L6), y también con una estación de ferrocarril de cercanías, Méndez Álvaro (líneas C1 y C10). Es destacable asimismo su vecindad a la Estación Sur de Autobuses y su proximidad a la Estación Ferroviaria de Atocha.

Se detallan seguidamente las principales características de los medios de transporte público que sirven a la zona del Eje Cívico en estudio. Su trazado y emplazamiento se reseñan gráficamente en el plano adjunto.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



<p>□ Área de Estudio</p> <p>Red de Transporte Público</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tranvía ■ Metro ■ Estación de Bus — Línea de Bus 		<p>Sentido de tráfico rodado</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sentido único — Sentido doble 		<p>MADRID</p> <p>SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DE RESIDENCIACIÓN URBANA DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN DE LA CIUDAD Y TRANSPORTE</p>	
<p>ENTORNO PEDRO BOSCH RED TRANSPORTE PÚBLICO</p>				<p>Diciembre 2018</p>	
				<p>Escala 1:5 000</p>	

2.3.1. Autobuses.

Las líneas de autobuses atraviesan el ámbito circulando por sus principales ejes viarios: Doctor Esquerdo, Avda. Ciudad de Barcelona, Méndez Álvaro y Pedro Bosch. La línea 8 discurre también por la calle Cavanilles. Los principales datos de ocupación, frecuencia y tiempos de recorrido se detallan en la tabla adjunta:

Línea	Viajeros/día (Media)	Dotación HP	Frecuencia en HP (min.)	Tiempo de viaje en HP (min.)	Viajes (sentido 1+2)
008 LEGAZPI - VALDEBERNARDO	9.897	13	8 a 9	113	196
010 CIBELES - PALOMERAS	18.086	16	5 a 6	98	282
024 ATOCHA RENFE - EL POZO	9.838	10	8	85	206
037 CUATROCAMINOS - PUENTE VALLECAS	7.669	8	11 a 12	90	178
054 ATOCHA RENFE - CONGOSTO	10.655	11	9 a 10	103	176
057 ATOCHA RENFE - ALTO DEL ARENAL	8.344	8	10	79	178
102 ATOCHA RENFE - ESTACIÓN EL POZO	10.752	14	5 a 6	83	264
113 MÉNDEZ ÁLVARO - CIUDAD LINEAL	12.432	9	10 a 11	99	204
136 PACÍFICO - MADRID SUR	7.285	5	12 a 13	69	165
141 ATOCHA RENFE - BUENOS AIRES	8.197	6	11 a 12	71	170
148 CALLAO - PUENTE VALLECAS	9.699	10	10 a 11	96	175
152 FELIPE II - MÉNDEZ ÁLVARO	6.393	6	10 a 11	61	206
156 MANUEL BECERRA - LEGAZPI	5.235	7	9 a 10	69	172
310 PACÍFICO - ESTACIÓN EL POZO	3.466	5	11 a 12	55	131

TABLA 1.- PRINCIPALES DATOS DE LÍNEAS AUTOBUSES URBANOS ÁMBITO EJE CÍVICO. (FUENTE: E.M.T.)

Además de las líneas reseñadas en la tabla, prestan servicio nocturno las líneas N10 Cibeles – Palomeras, N11 Cibeles – Madrid Sur y N25, Alonso Martínez – Villa de Vallecas, de las que no se dispone de datos cuantitativos.

2.3.2. Metro.

Las estaciones de metro existentes en el ámbito de estudio son las de Pacífico, por la que discurren las líneas L1 (Pinar de Chamartín – Valdecarros) y L6 (Circular), y la de Méndez Álvaro, de la línea L6. La estación de Méndez Álvaro cuenta con conexión directa a la estación de cercanías de Renfe y a la estación Sur de autobuses de Madrid.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

En la tabla que sigue se adjuntan los datos facilitados por Metro de Madrid, referentes a viajeros que acceden a ambas estaciones en día laborable, intervalos de servicio entre circulaciones y aforo de intensidad punta de viajeros en la línea.

Entradas por torniquete promedio diario de día laborable (de lunes a jueves no festivo) semana del 14 de noviembre de 2016:		Intervalos en día laborable (de lunes a jueves no festivo) invierno de 2016 -2017:			
Estación	Entradas	Horas	L 1	L 6.1	L 6.2
Pacifico	16.169	6:05	7,6	7,9	7,7
Méndez Álvaro	26.274	6:35	4,4	4,6	4,9
		7:00	3,5	3,1	4,5
		7:30	3,3	2,9	3,9
		9:30	4,4	4,2	4,6
		11:00	4,8	4,6	4,6
		12:00	4,8	4,6	4,6
		13:00	4,8	4,6	4,6
		14:00	4,4	4,6	4,2
		15:00	4,4	4,6	4,2
		16:00	4,4	4,6	4,2
		17:00	4,4	4,6	3,9
		18:00	3,9	4,6	3,9
		19:00	3,9	4,6	3,9
		20:00	4,6	4,6	4,5
		21:00	5,2	4,6	4,5
		22:00	6,7	7,1	7,1
		23:00	7,5	7,5	7,5
		0:00	###	15,0	15,0
		1:00	###	15,0	15,0
		2:00			

Datos del Aforo realizado (abril 2016)			
Intensidad máxima en hora punta de mañana (7:00 a 9:00 horas) de día laborable			
L6	Tramo	Intensidad (viaj./hora)	día del aforo
Sentido 1	Méndez Álvaro - Pacifico	12.792	19/04/2016
Sentido 2	Pacifico - Méndez Álvaro	4.128	20/04/2016

2.3.3. Ferrocarril de cercanías.

La estación de Méndez Álvaro presta servicio a las líneas de cercanías: C-1 (Príncipe Pío – Atocha- Recoletos -Aeropuerto T4), C-5 (C5: Móstoles El Soto – Atocha – Fuenlabrada – Humanes), C-7 (Alcalá de Henares – Atocha – Chamartín – P. Pío – Atocha - Chamartín - Fuente de la Mora) y C-10 (Villalba – Príncipe Pío – Atocha – Chamartín - Fuente de la Mora). Tiene conexión peatonal directa con la estación de Metro y con la Estación Sur de autobuses.

Se adjuntan seguidamente las fichas facilitadas por Renfe con los principales datos de características de la demanda y origen/destino de la estación de Méndez Álvaro.

FICHA POR ESTACIÓN

ESTACIÓN

Méndez Álvaro

Código Renfe: 35701 Coordenadas UTM (x,y): 442.560,75
4.472.117,62

CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES DE LA ESTACIÓN

MUNICIPIO:	Madrid	LÍNEAS RENFE CERCANÍAS:	C1, C5, C7, C10
CORRECTOR:	Estaciones Urbanas	Conexión con MLIJERBO/RL PARLA:	-
ZONA TARIFARIA CRTM:	A	Conexión con METRO de Madrid:	Méndez Álvaro
ZONA TARIFARIA RENFE:	6		

CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA

VIAJEROS POR OPERACIÓN		SEXO		EDAD			
Viajeros ENTRAN:	24.140	Hombres:	10.215	42,3%	Menos de 21 años:	2.156	8,5%
Viajeros SALEN:	26.032	Mujeres:	13.925	57,7%	De 21 a 35 años:	9.478	36,3%
Número de transbordos:	3.785				De 36 a 50 años:	8.422	34,9%
					De 51 a 65 años:	3.484	14,4%
					Mas de 65 años:	598	2,3%

MODOS COMPLEMENTARIOS DE VIAJE

	EN ACCESO		EN DISPERSIÓN	
Andar:	7.152	29,6%	7.495	28,6%
METRO de Madrid:	12.108	50,2%	15.793	60,7%
Metro Ligero/Tranvía Pata:	0	0,0%	0	0,0%
Bus EMT:	1.969	8,2%	1.347	5,2%
Bus Interurbano:	335	3,9%	791	3,0%
Bus Urbano otros municipios:	0	0,0%	0	0,0%
Coches conductor:	242	1,0%	78	0,3%
Coches acompañante:	424	1,8%	160	0,6%
Ferrocarril Largo Recorrido:	0	0,0%	0	0,0%
Taxi:	5	0,0%	3	0,0%
Motocicleta:	0	0,0%	0	0,0%
Bicicleta:	72	0,3%	5	0,0%
Otro:	1.234	5,1%	355	1,4%

TÍTULO DE TRANSPORTE

Abono Transporte:	18.272	75,7%
Billete Genérico:	2.682	11,1%
Boradores:	1.512	6,3%
Abono Turístico:	10	0,0%
Abono Univ. Aica2:	0	0,0%
Abono RENFE:	826	3,4%
Carné Ferroviario:	384	1,6%
Otro:	131	0,5%

VIAJEROS CON ABONO TRANSPORTES

POR TIPO DE ABONO			POR ZONA DE VALIDEZ DEL ABONO					
Mensual NORMAL:	14.286	78,1%	A:	4.002	21,5%	B1:	133	0,7%
Mensual JUVEN:	2.917	16,0%	B1:	4.710	25,8%	B2:	265	1,4%
Mensual T. EDAD:	485	2,7%	B2:	6.743	36,5%	B1-B2:	1	0,0%
Anual NORMAL:	455	2,5%	B3:	1.264	6,9%	B3-B3:	9	0,1%
Anual T. EDAD:	129	0,7%	C3:	391	2,1%	B3-C1:	0	0,0%
			C2:	145	0,8%	C1-C2:	5	0,0%
			T. EDAD:	614	3,4%			

VIAJEROS CON ABONO TURÍSTICO

Zona A:	0	Zona T:	10
---------	---	---------	----

FICHA POR ESTACIÓN

ESTACIÓN:

Méndez Álvaro

VIAJES CON ORIGEN EN ESTA ESTACIÓN

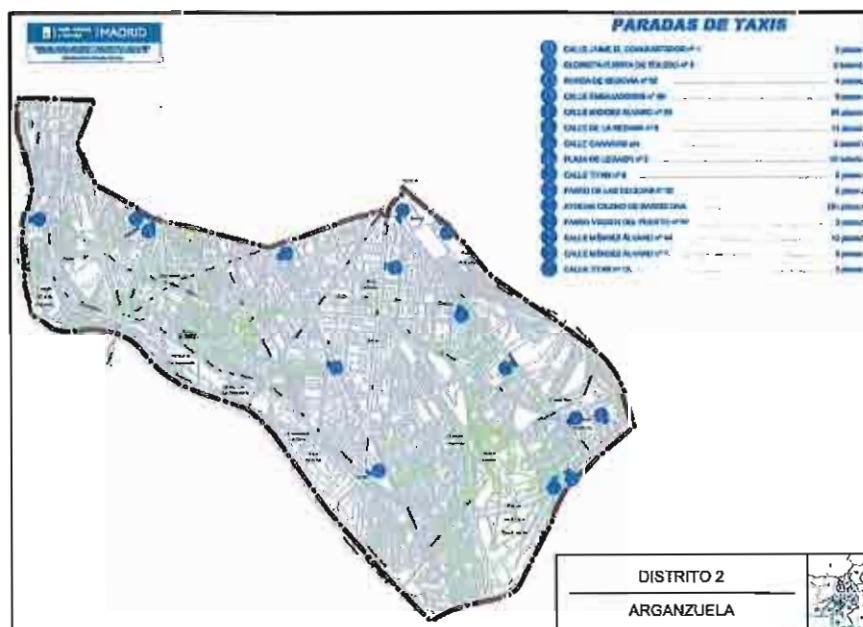
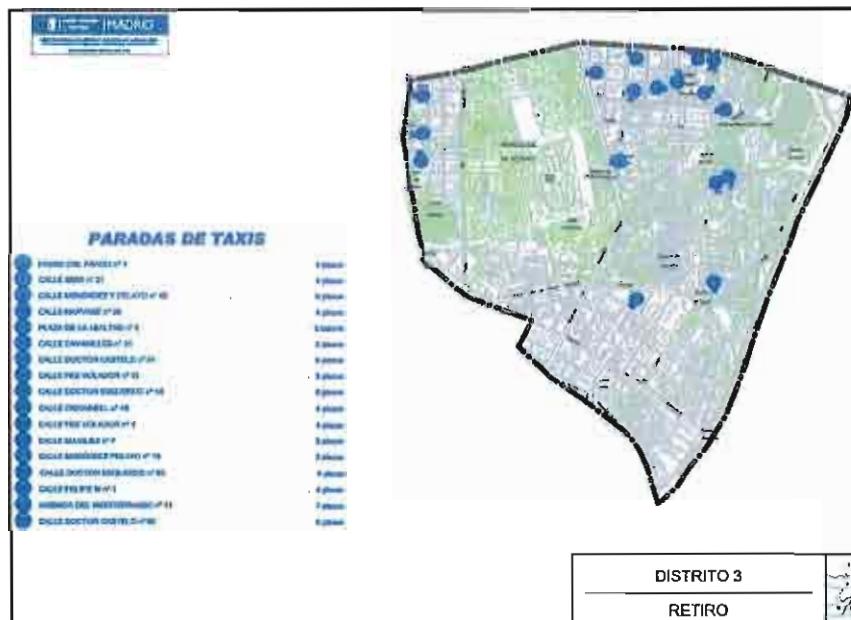
ORIGEN	DESTINO	VIAJES	%
Méndez Álvaro	Fuencabrada	1,067	12.4%
Méndez Álvaro	Lagardá	2,345	9.3%
Méndez Álvaro	La Sierra	2,054	8.5%
Méndez Álvaro	Zarzayquema	1,553	6.4%
Méndez Álvaro	Crucesas	458	3.5%
Méndez Álvaro	Puerto Alcoro	257	3.2%
Méndez Álvaro	Parla	607	2.5%
Méndez Álvaro	Méjoles	635	2.5%
Méndez Álvaro	Príncipe Pio	511	2.4%
Méndez Álvaro	Nuevas Minsterias	570	2.4%
Méndez Álvaro	Alcaña	547	2.3%
Méndez Álvaro	Alcaña	467	2.0%
Méndez Álvaro	Duclán	462	1.9%
Méndez Álvaro	Práncidos	435	1.8%
Méndez Álvaro	Sot	417	1.7%
Méndez Álvaro	Hurtado	400	1.7%
Méndez Álvaro	Parque Polvoranca	379	1.5%
Méndez Álvaro	Doce de Octubre	375	1.6%
Méndez Álvaro	Alcorcón	360	1.5%
Méndez Álvaro	Getafe Centro	333	1.4%
Méndez Álvaro	Villavieja Alto	346	1.4%
Méndez Álvaro	San José de Valverde	310	1.4%
Méndez Álvaro	Chamartín	319	1.4%
Méndez Álvaro	Las Salinas	293	1.2%
Méndez Álvaro	Rozaltes	279	1.1%
Méndez Álvaro	Villavieja Bajo	261	1.1%
Méndez Álvaro	Pinar	266	1.1%
Méndez Álvaro	Arasca	260	1.1%
Méndez Álvaro	Embajadores	211	1.0%
Méndez Álvaro	Méjoles/El Soto	217	0.9%
Méndez Álvaro	Fuente de La Mora	207	0.9%
Méndez Álvaro	Las Margaritas Universidad	221	0.9%
Méndez Álvaro	Villalba	200	0.8%
Méndez Álvaro	Majadahonda	204	0.8%
Méndez Álvaro	Colada	192	0.8%
Méndez Álvaro	Porzelo	193	0.8%
Méndez Álvaro	Torrejón de Ardoz	160	0.7%
Méndez Álvaro	Alcalá de Henares	155	0.6%
Méndez Álvaro	Las Aguilas	157	0.6%
Méndez Álvaro	Las Rozas	149	0.6%
Méndez Álvaro	Las Matas	151	0.6%
Méndez Álvaro	Fanjul	132	0.5%
Méndez Álvaro	Lagardá	118	0.5%
Méndez Álvaro	Akukerdas S. Sebastián Reyes	129	0.5%
Méndez Álvaro	Tres Cantos	110	0.5%
Méndez Álvaro	El Pozo	100	0.5%
Méndez Álvaro	Ramón y Cajal	111	0.5%
Méndez Álvaro	Villavieja	92	0.4%
Méndez Álvaro	Compostelno	98	0.4%
Méndez Álvaro	Aeropuerto 14	85	0.4%

VIAJES CON DESTINO EN ESTA ESTACIÓN

ORIGEN	DESTINO	VIAJES	%
Lagardá	Méndez Álvaro	2,771	10.7%
Atocha	Méndez Álvaro	2,546	9.8%
Fuencabrada	Méndez Álvaro	2,507	9.6%
Zarzayquema	Méndez Álvaro	2,341	9.1%
La Sierra	Méndez Álvaro	1,990	7.6%
Méjoles	Méndez Álvaro	1,644	6.3%
Puerto Alcoro	Méndez Álvaro	1,267	4.9%
Villavieja Alto	Méndez Álvaro	464	1.8%
Crucesas	Méndez Álvaro	701	2.7%
Príncipe Pio	Méndez Álvaro	665	2.6%
Alcorcón	Méndez Álvaro	580	2.2%
Alcaña	Méndez Álvaro	538	2.1%
Práncidos	Méndez Álvaro	466	1.8%
Parque Polvoranca	Méndez Álvaro	420	1.6%
Murrieta	Méndez Álvaro	414	1.6%
Doce de Octubre	Méndez Álvaro	410	1.6%
Embajadores	Méndez Álvaro	397	1.5%
Porzelo	Méndez Álvaro	361	1.4%
Majadahonda	Méndez Álvaro	318	1.2%
Las Salinas	Méndez Álvaro	293	1.1%
Las Rozas	Méndez Álvaro	286	1.1%
San José de Valverde	Méndez Álvaro	292	1.1%
Arasca	Méndez Álvaro	251	1.0%
Méjoles/El Soto	Méndez Álvaro	227	0.9%
Las Aguilas	Méndez Álvaro	218	0.8%
Cuatro Vientos	Méndez Álvaro	171	0.7%
Ramón y Cajal	Méndez Álvaro	172	0.7%
Dejales	Méndez Álvaro	165	0.6%
Fanjul	Méndez Álvaro	124	0.5%
Colada	Méndez Álvaro	120	0.5%
El Barrial	Méndez Álvaro	127	0.5%
Villavieja Bajo	Méndez Álvaro	118	0.5%
Lagardá	Méndez Álvaro	129	0.5%
Las Matas	Méndez Álvaro	104	0.4%
Chamartín	Méndez Álvaro	95	0.4%
Pinar	Méndez Álvaro	111	0.4%
Villalba	Méndez Álvaro	111	0.4%
Sot	Méndez Álvaro	97	0.4%
Rozaltes	Méndez Álvaro	80	0.3%
Alcalá de Henares	Méndez Álvaro	76	0.3%
Nuevas Minsterias	Méndez Álvaro	69	0.3%
Parla	Méndez Álvaro	85	0.3%
Asamblea Madrid Intercitas	Méndez Álvaro	74	0.3%
Vallecas	Méndez Álvaro	74	0.3%
Getafe Centro	Méndez Álvaro	67	0.3%
Torrejón de Ardoz	Méndez Álvaro	72	0.3%
Castellano Universidad	Méndez Álvaro	42	0.2%
Las Margaritas Universidad	Méndez Álvaro	42	0.2%
H Canal	Méndez Álvaro	46	0.2%
Villavieja	Méndez Álvaro	52	0.2%

2.3.4. Taxi.

Si bien por el viario del ámbito de estudio la circulación de taxis es numerosa y frecuente, como se comprueba en los datos de aforos que se muestran en el apartado siguiente, la distribución de paradas se encuentra desequilibrada entre las zonas correspondientes a los distritos de Retiro y Arganzuela, con balance claramente favorable a éste último por la vecindad de la Estación Sur de autobuses, según se muestra en las imágenes adjuntas, dándose además la circunstancia de que la única parada de taxis de Retiro situada en el interior del ámbito, la situada en la calle Cavanilles nº 21, dispone únicamente de 2 plazas.



2.4. Análisis de movilidad en automóviles y motocicletas:

2.4.1. Datos de aforos.

Como primer elemento para el análisis de la movilidad en el ámbito de estudio se adjuntan los aforos de tráfico de que se dispone, relativos a las calles Doctor Esquerdo, Cavanilles, Pedro Bosch, Avda. Ciudad de Barcelona, Méndez Álvaro, e intersecciones Dr. Esquerdo – Cdad. de Barcelona y plaza Conde de Casal.

Aforos 2012.

Se reseñan seguidamente los datos de aforos del año 2012, última serie completa incluida en la web municipal con datos desglosados por tipos de vehículos en algunos de los viales del ámbito. Para ponderar adecuadamente los valores que muestra, debemos tener en cuenta que en el interior del primer cinturón viario de Madrid, la IMD total ha disminuido más de un 6% en el intervalo 2012-2016.

Nombre	Tramo	SENTIDO 1							TOTAL	Valor HP	%HP
		Bicis	Bus	Pesados	Taxis	Motos	Ligeros				
CAVANILLES	Juan de Urbieto - Abtao	15	130	62	738	283	2.927	4.154	298	7,18%	
CIUDAD DE BARCELONA	Méndez Pelayo - Doctor Esquerdo	0	0	0	0	0	0	9.838	700	7,12%	
CIUDAD DE BARCELONA	Doctor Esquerdo - Puente de Vallecas	51	1.723	215	1.574	951	11.899	16.412	1.312	7,99%	
DOCTOR ESQUERDO	Conde de Casal (Plaza) - Cavanilles	25	225	241	1.683	881	12.953	16.009	1.233	7,70%	
DOCTOR ESQUERDO (Lateral)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	9.874	727	7,37%	
DOCTOR ESQUERDO (Puente)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	8.349	723	8,67%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Planetario (Avenida) - Pedro Bosch	0	0	0	0	0	0	26.049	2.764	10,61%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Pedro Bosch - Ramírez de Prado	0	0	0	0	0	0	13.517	1.141	8,44%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Ramírez de Prado - Comercio	44	519	536	1.731	1.414	16.759	21.003	2.044	9,73%	
PEDRO BOSCH (Lateral)	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	2.323	204	8,80%	
PEDRO BOSCH	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	8.170	624	7,64%	

Nombre	Tramo	SENTIDO 2							TOTAL	Valor HP	%HP
		Bicis	Bus	Pesados	Taxis	Motos	Ligeros				
CAVANILLES	Juan de Urbieto - Abtao	16	136	32	729	337	3.687	4.936	508	10,29%	
CIUDAD DE BARCELONA	Méndez Pelayo - Doctor Esquerdo	0	0	0	0	0	0	14.581	1.468	10,07%	
CIUDAD DE BARCELONA	Doctor Esquerdo - Puente de Vallecas	43	781	159	2.427	941	8.970	13.320	934	7,01%	
DOCTOR ESQUERDO	Conde de Casal (Plaza) - Cavanilles	46	331	401	1.892	1.408	13.414	17.493	1.521	8,70%	
DOCTOR ESQUERDO (Puente)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	9.344	1.267	13,56%	
DOCTOR ESQUERDO (Lateral)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	8.929	689	7,72%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Planetario (Avenida) - Pedro Bosch	0	0	0	0	0	0	20.592	1.681	8,16%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Pedro Bosch - Ramírez de Prado	0	0	0	0	0	0	12.907	931	7,21%	
MÉNDEZ ÁLVARO	Ramírez de Prado - Comercio	30	334	234	791	578	7.902	9.870	716	7,26%	
PEDRO BOSCH	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	8.824	1.094	12,40%	
PEDRO BOSCH (Lateral)	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	2.818	225	7,99%	

187

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

Nombre:	Tramo	AMBOS SENTIDOS								
		Bicis	Bus	Pesados	Taxis	Motos	Ligeros	TOTAL	Valor HP	%HP
CAVANILLES	Juan de Urbieto - Abtao	31	266	94	1.460	620	6.614	9.090	707	6,43%
CIUDAD DE BARCELONA	Menéndez Pelayo - Doctor Esquerdo	0	0	0	0	0	0	24.419	1.949	7,98%
CIUDAD DE BARCELONA	Doctor Esquerdo - Puente de Vallecas	93	2.504	373	4.001	1.892	20.869	29.733	1.039	6,52%
DOCTOR ESQUERDO	Conde de Casal (Plaza) - Cavanilles	72	556	642	3.575	2.289	26.366	33.502	2.503	7,47%
DOCTOR ESQUERDO (Lateral)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	9.874	727	7,37%
DOCTOR ESQUERDO (Puente)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	17.602	1.778	10,05%
DOCTOR ESQUERDO (Lateral)	Granada - Ciudad de Barcelona	0	0	0	0	0	0	8.929	689	7,72%
MÉNDEZ ÁLVARO	Planetario (Avenida) - Pedro Bosch	0	0	0	0	0	0	46.640	3.679	6,32%
MÉNDEZ ÁLVARO	Pedro Bosch - Ramírez de Prado	0	0	0	0	0	0	26.423	1.888	7,07%
MÉNDEZ ÁLVARO	Ramírez de Prado - Comercio	74	853	771	2.522	1.992	24.862	30.673	2.722	6,82%
PEDRO BOSCH (Lateral)	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	2.323	204	8,80%
PEDRO BOSCH	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	16.994	1.390	8,18%
PEDRO BOSCH (Lateral)	Ciudad de Barcelona - Méndez Álvaro	0	0	0	0	0	0	2.618	225	7,99%

Aforos 2015 - 2016 eje Doctor Esquerdo – Pedro Bosch

ESTACIÓN	TRAMO Y SENTIDO	FECHA	lh punta-lab	lh punta-fest	lh med7-22h-lab	IMD-lab	IMD-fest
3035A	Doctor Esquerdo Cavanilles-S.Sabina	24/4-30/4 2015	1.692	893	1.197	19.638	11.469
3035B	Doctor Esquerdo S.Sabina-Cavanilles	24/4-30/4 2015	1.348	938	1.047	17.306	11.634
6926	Dr. Esquerdo lateral Granada-Valderribas	24/4-30/4 2015	674	560	559	9.324	6.594
7012	Dr. Esquerdo lateral Valderribas-Granada	24/4-30/4 2015	773	535	614	10.225	6.966
3034A	Dr. Esquerdo Puente Cd. Barc. - Granada	29/3-4/4 2016	1.190	406	596	9.889	4.694
6283	Dr. Esquerdo lateral Cd. Barc. - Granada	29/3-4/4 2016	556	451	472	7.938	5.766
3034B	Dr. Esquerdo Puente Granada - Cd. Barcel.	29/3-4/4 2016	732	439	529	8.542	4.995
6284	Dr. Esquerdo lateral Granada - Cd. Barcel.	29/3-4/4 2016	630	425	481	7.998	5.533
7211A	Pedro Bosch puente M. Alvaro-P. Bosch	5/3-11/3 2016	1.187	419	569	9.431	4.643
7268	Pedro Bosch lateral M. Alvaro-P. Bosch	5/3-11/3 2016	212	131	145	2.393	1.486
7211B	Pedro Bosch puente P. Bosch-M. Alvaro	5/3-11/3 2016	796	388	543	8.697	4.655
7269	Pedro Bosch lateral P. Bosch-M. Alvaro	5/3-11/3 2016	163	110	129	2.150	1.397

Evolución 2015 – 2016 en el eje Dr. Esquerdo – Pedro Bosch.

En la tabla que sigue se muestran los valores de la IMD de 2015 y 2016 de las estaciones del eje para las que se dispone registros comunes, así como su variación de un año a otro.

Es de resaltar el hecho de que en días laborables ha disminuido apreciablemente la intensidad del tráfico a lo largo de todo el eje, incrementándose en cambio en fines de semana y festivos en la intersección Dr. Esquerdo – Avda. Cdad. de Barcelona, lo que indica mayor actividad del tráfico de carácter local en estos periodos frente a la reducción generalizada del tráfico de paso.

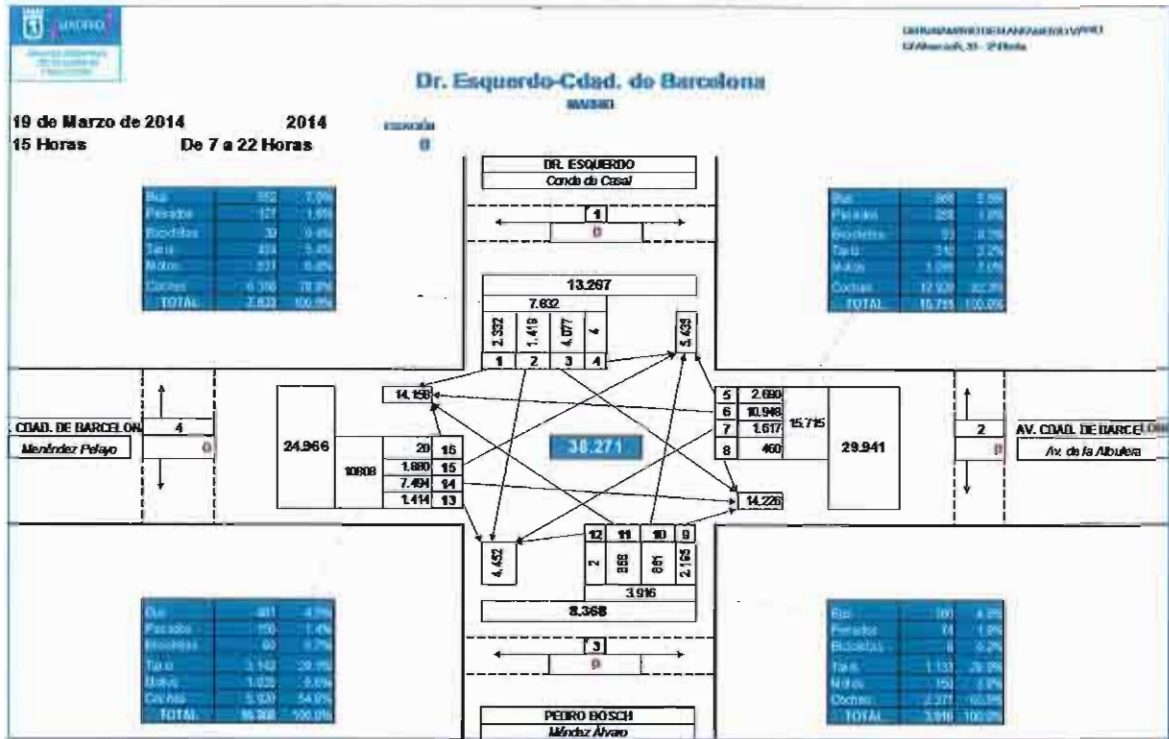
TABLA COMPARATIVA IMD 2016-2015

ESTACIÓN	TRAMO Y SENTIDO	IMD-lab. (L-V)			IMD-S-D-festivos		
		2.016	2.015	Δ 2016-2015	2.016	2.015	Δ 2016-2015
6283	Dr. Esquerdo lateral Cd. Barc. - Granada	7.938	8.416	-5,68%	5.766	5700	1,16%
3034B	Dr. Esquerdo Puente Granada - C. Barcel.	8.542	9.285	-8,00%	4.995	4.744	5,29%
6284	Dr. Esquerdo lateral Granada - C. Barcel.	7.998	8.278	-3,38%	5.533	5.071	9,11%
7211A	Pedro Bosch puente M. Alvaro-P. Bosch	9.431	9.867	-4,42%	4.643	4.732	-1,88%
7268	Pedro Bosch lateral M. Alvaro-P. Bosch	2.393	2.534	-5,56%	1.486	1.498	-0,80%
7211B	Pedro Bosch puente P. Bosch-M. Alvaro	8.697	9.008	-3,45%	4.655	4.995	-6,81%
7269	Pedro Bosch lateral P. Bosch-M. Alvaro	2.150	2.190	-1,83%	1.397	1.412	-1,06%

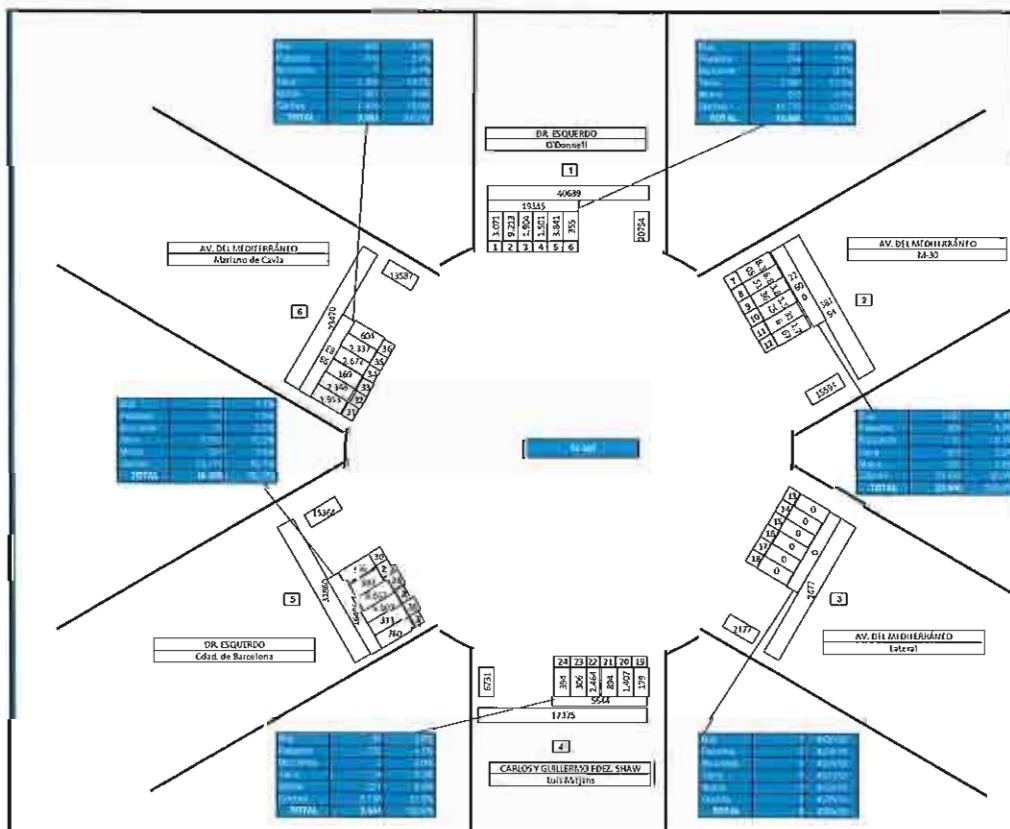
Aforos ETRA de la intersección Dr. Esquerdo – Ciudad de Barcelona y de la plaza Conde de Casal.

Se reproducen seguidamente los esquemas-resumen de los aforos ETRA realizados en marzo de 2014 y septiembre de 2013 para la intersección de Doctor Esquerdo con Avda. Ciudad de Barcelona y para la glorieta Conde de Casal, que detallan las intensidades y composición del tráfico para los movimientos que se producen en dichas intersecciones.

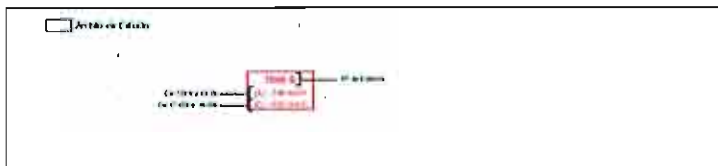
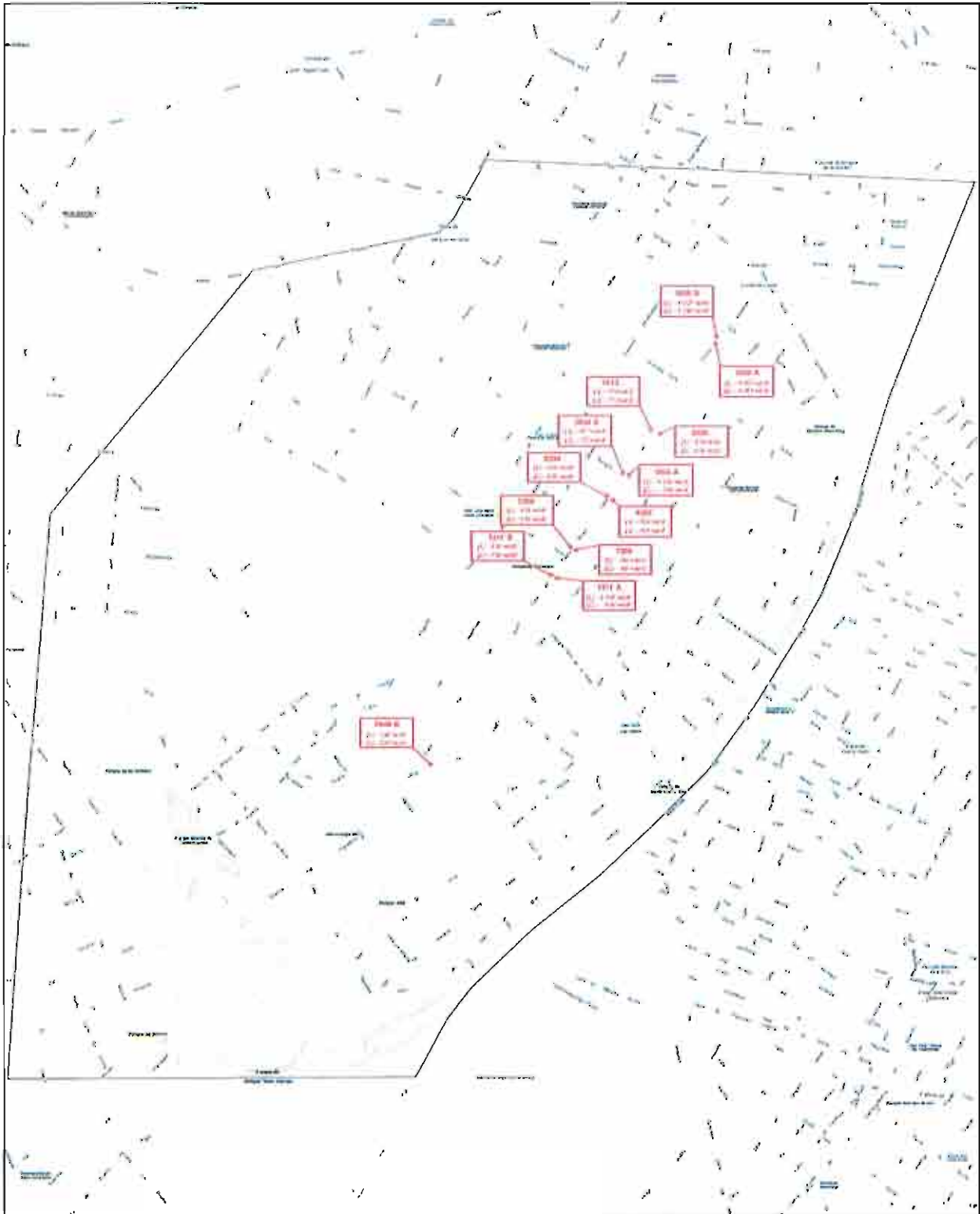
Aforo ETRA intersección Dr. Esquerdo – Ciudad de Barcelona



Aforo ETRA plaza Conde de Casal. (Datos de 15 h. del 4 de septiembre de 2013)



Plano sintético de aforos.



MADRID <small>AYUNTAMIENTO DE MADRID</small>	<small>INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE MADRID</small> <small>INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE MADRID</small>
ENTORNO PEDRO BOSCH - AFOROS -	
Octubre 2016	
1:5 000	

2.4.2. Velocidades en el puente de Pedro Bosch.

Se adjuntan los datos de velocidades medidas en el puente de Pedro Bosch durante la semana del 25 al 31 de julio de 2014.

DIAS LABORABLES						
(DE LAS 00:00 LUNES A 24:00 VIERNES)						
Estación N°: 7640 B						
Tramo: Puente Pedro Bosch						
Jacaranda						
Sentido: Jacaranda						
Fechas: 25/07/2014 a 31/07/2014						
HORARIO DIURNO (DE 8:00 A 22:00)						
Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.
	Motos	Ligeros	Pesados			
10 - 20	12	449	58	519	1%	1%
20 - 30	69	2.684	372	3.125	8%	10%
30 - 40	293	6.660	737	7.690	21%	31%
40 - 50	468	9.005	725	10.198	28%	58%
50 - 60	206	7.910	526	8.642	23%	82%
60 - 70	-	4.739	245	4.984	13%	95%
70 - 80	-	1.441	63	1.504	4%	99%
80 - 90	-	267	6	273	1%	100%
90 - 100	-	41	5	46	0%	100%
> 100	-	2	-	2	0%	100%
<hr/>						
1.048 33.198 2.737 36.983 100%						
3% 90% 7%						
HORARIO NOCTURNO (DE 22:00 A 8:00)						
Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.
	Motos	Ligeros	Pesados			
10 - 20	-	15	5	20	0%	0%
20 - 30	8	166	25	199	3%	4%
30 - 40	50	951	119	1.120	18%	22%
40 - 50	95	1.804	122	2.021	33%	54%
50 - 60	39	1.528	67	1.634	26%	81%
60 - 70	-	829	19	848	14%	95%
70 - 80	-	253	6	259	4%	99%
80 - 90	-	62	1	63	1%	100%
90 - 100	-	11	-	11	0%	100%
> 100	-	-	-	-	0%	100%
<hr/>						
192 5.619 364 6.175 100%						
3% 91% 6%						
DIAS COMPLETOS (DE 00:00 A 24:00)						
Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.
	Motos	Ligeros	Pesados			
10 - 20	12	464	63	539	1%	1%
20 - 30	77	2.850	397	3.324	8%	9%
30 - 40	343	7.611	856	8.810	20%	29%
40 - 50	563	10.809	847	12.219	28%	58%
50 - 60	245	9.438	593	10.276	24%	81%
60 - 70	-	5.568	264	5.832	14%	95%
70 - 80	-	1.694	69	1.763	4%	99%
80 - 90	-	329	7	336	1%	100%
90-100	-	52	5	57	0%	100%
> 100	-	2	-	2	0%	100%
<hr/>						
1.240 38.817 3.101 43.158 100%						
3% 90% 7%						

SABADOS Y FESTIVOS

(DE LAS 00:00 SABADO A 24:00 DOMINGO)

Lugar: Calle PEDRO BOSCH

Tramo: Puente Pedro Bosch
Jacaranda

Sentido: Jacaranda

Fechas: 25/07/2014 a 31/07/2014

HORARIO DIURNO (DE 8:00 A 22:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	-	6	3	9	0%	0%		
20 - 30	4	150	23	177	2%	3%		
30 - 40	23	983	78	1.084	15%	17%		
40 - 50	71	2.175	132	2.378	32%	49%		
50 - 60	23	2.081	68	2.172	29%	79%		
60 - 70	-	1.134	34	1.168	16%	94%		
70 - 80	-	330	9	339	5%	99%		
80 - 90	-	69	2	71	1%	100%		
90 - 100	-	13	-	13	0%	100%		
> 100	-	3	-	3	0%	100%		
				121	6.944	349	7.414	100%
				2%	94%	5%		

HORARIO NOCTURNO (DE 22:00 A 8:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	-	5	-	5	0%	0%		
20 - 30	4	49	2	55	2%	3%		
30 - 40	15	327	21	363	16%	18%		
40 - 50	32	696	30	758	33%	51%		
50 - 60	12	662	13	687	30%	81%		
60 - 70	-	316	5	321	14%	95%		
70 - 80	-	95	1	96	4%	99%		
80 - 90	-	16	-	16	1%	100%		
90 - 100	-	2	-	2	0%	100%		
> 100	-	-	-	-	0%	100%		
				63	2.168	72	2.303	100%
				3%	94%	3%		

DIAS COMPLETOS (DE 00:00 A 24:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	-	11	3	14	0%	0%		
20 - 30	8	199	25	232	2%	3%		
30 - 40	38	1.310	99	1.447	15%	17%		
40 - 50	103	2.871	162	3.136	32%	50%		
50 - 60	35	2.743	81	2.859	29%	79%		
60 - 70	-	1.450	39	1.489	15%	94%		
70 - 80	-	425	10	435	4%	99%		
80 - 90	-	85	2	87	1%	100%		
90 - 100	-	15	-	15	0%	100%		
> 100	-	3	-	3	0%	100%		
				184	9.112	421	9.717	100%
				2%	94%	4%		

**SEMANA COMPLETA
(DE LAS 00:00 LUNES A 24:00 DOMINGO)**

Tramo: Puente Pedro Bosch
Jacaranda
Sentido: Jacaranda
Fechas: 25/07/2014 a 31/07/2014

HORARIO DIURNO (DE 8:00 A 22:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	12	455	61	528	1%	1%		
20 - 30	73	2.834	395	3.302	7%	9%		
30 - 40	316	7.643	815	8.774	20%	28%		
40 - 50	539	11.180	857	12.576	28%	57%		
50 - 60	229	9.991	594	10.814	24%	81%		
60 - 70	-	5.873	279	6.152	14%	95%		
70 - 80	-	1.771	72	1.843	4%	99%		
80 - 90	-	336	8	344	1%	100%		
90-100	-	54	5	59	0%	100%		
> 100	-	5	-	5	0%	100%		
				1.169	40.142	3.086	44.397	100%
				3%	90%	7%		

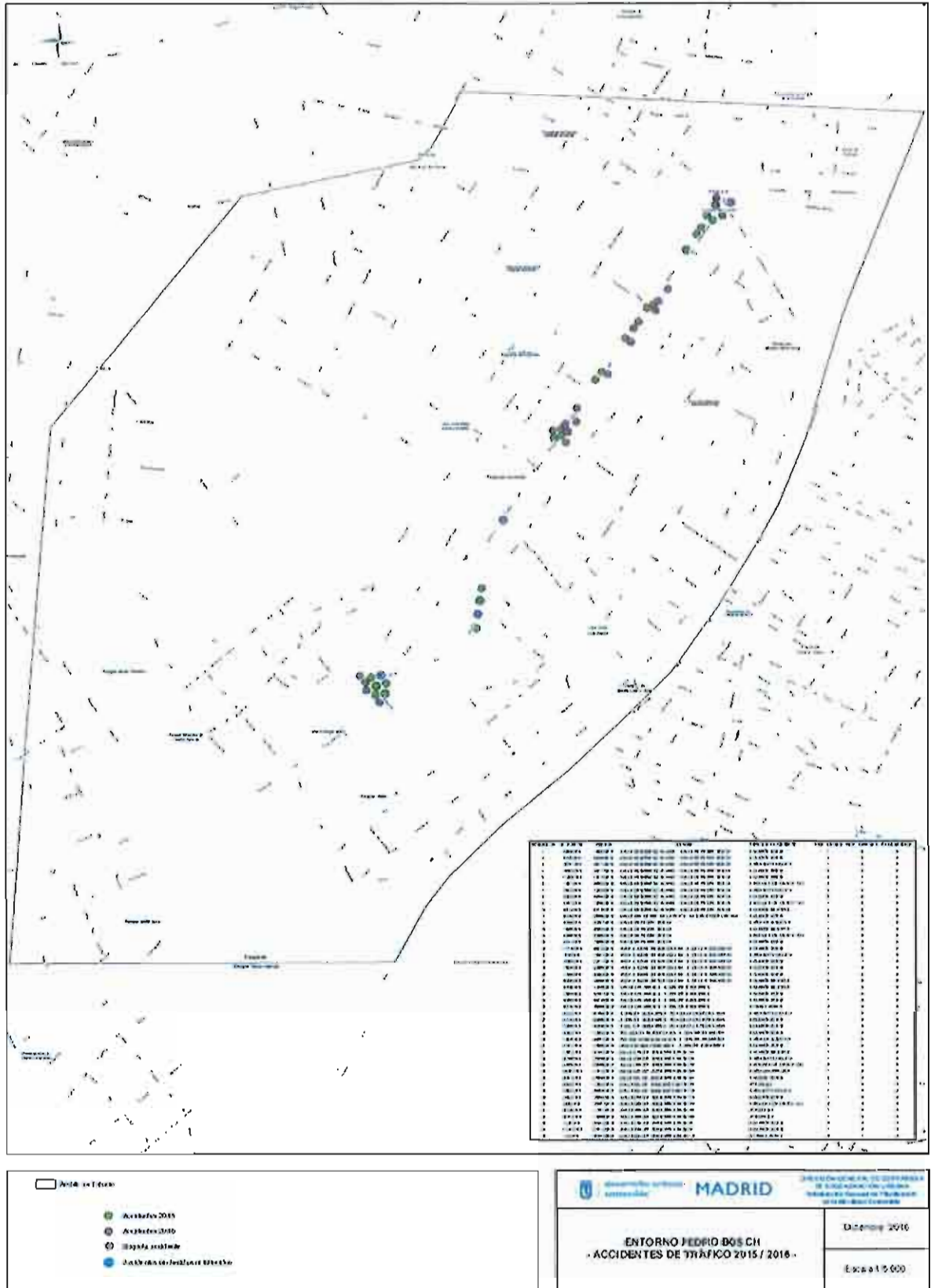
HORARIO NOCTURNO (DE 22:00 A 8:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	-	20	5	25	0%	0%		
20 - 30	12	215	27	254	3%	3%		
30 - 40	65	1.278	140	1.483	17%	21%		
40 - 50	127	2.500	152	2.779	33%	54%		
50 - 60	51	2.190	80	2.321	27%	81%		
60 - 70	-	1.145	24	1.169	14%	95%		
70 - 80	-	348	7	355	4%	99%		
80 - 90	-	78	1	79	1%	100%		
90-100	-	13	-	13	0%	100%		
> 100	-	-	-	-	0%	100%		
				255	7.787	436	8.478	100%
				3%	92%	5%		

DIAS COMPLETOS (DE 00:00 A 24:00)

Velocidad Km/h	Clase			TOTAL	%	% Acum.		
	Motos	Ligeros	Pesados					
10 - 20	12	475	66	553	1%	1%		
20 - 30	85	3.049	422	3.556	7%	8%		
30 - 40	381	8.921	955	10.257	19%	27%		
40 - 50	666	13.680	1.009	15.355	29%	56%		
50 - 60	280	12.181	674	13.135	25%	81%		
60 - 70	-	7.018	303	7.321	14%	95%		
70 - 80	-	2.119	79	2.198	4%	99%		
80 - 90	-	414	9	423	1%	100%		
90-100	-	67	5	72	0%	100%		
> 100	-	5	-	5	0%	100%		
				1.424	47.929	3.522	52.875	100%
				3%	91%	7%		

2.4.3. Accidentalidad.



2.4.4. Aparcamiento.

En el viario de estudio existen un total de 272 m plazas de aparcamiento en superficie, con la distribución que se detalla en la tabla adjunta.

CALLE CAVANILLES		
TRAMO	MARGEN	Nº PLAZAS
Mariano de. Cavia - Juan de Urbieta	I	33
	D	26
Juan de Urbieta - Abtao	I	19
	D	11
Abtao - Sánchez. Barcáiztegui	I	13
	D	15
Sánchez. Barcáiztegui - Dr. Esquerdo	I	16
	D	16
TOTAL C/ CAVANILLES		149
CALLE DOCTOR ESQUERDO		
TRAMO	MARGEN	Nº PLAZAS
Cavanilles - Valderribas	I	12
	D	9
Valderribas - Granada	I	18
	D	13
Granada - Cdad. de Barcelona	I	7
	D	-
TOTAL C/ DR. ESQUERDO		59
BAJO ESTRUCTURA VIADUCTO		64
TOTAL ÁMBITO ESTUDIO EJE CÍVICO		272

TABLA 2.4.4.- PLAZAS DE APARCAMIENTO EN VIARIO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

Existen asimismo dos garajes que alquilan plazas para aparcamiento emplazados en C/ Cavanilles nº 49 y C/ Abtao 11.

2.4.5. Evaluación de los datos sobre movilidad del tráfico rodado.

El eje Doctor Esquerdo – Pedro Bosch en nuestro ámbito de estudio, concebido en su origen como un elemento del cinturón de ronda del ensanche de Madrid, con una sección tipo de 40 m de anchura y cuatro carriles por sentido idéntica a la del tramo O' Donnell – Conde de Casal, ha perdido en la actualidad buena parte de la función para la que fue concebido, tanto por la desaparición de los usos industriales de su entorno como por su falta de continuidad en Méndez Álvaro y su proximidad a la M-30. No obstante sigue cumpliendo una importante función como vía interdistrital Retiro –

Arganzuela al tiempo que soporta una apreciable intensidad del tráfico de paso que lo utiliza como alternativa a la red arterial M-30, especialmente en los periodos punta matutinos y vespertinos, siendo más acusados los primeros con tráfico en sentido norte.

Aun considerando las actuales intensidades punta, se puede constatar que el espacio dedicado a calzadas está sobredimensionado, pudiéndose reducir un carril por sentido en todo Doctor Esquerdo sin afectar apreciablemente a su nivel de servicio, y hasta dos carriles por sentido en el tramo Cavanilles – Granada con moderados aumentos de tiempos de recorrido siempre que se mantenga la continuidad del tráfico a través del paso elevado en al menos un carril por sentido. Esta disminución cubriría suficientemente el tráfico local e interdistrital y, originando inicialmente mayores demoras en periodos punta, debería contribuir a una reducción del tráfico de paso de largo recorrido al dejar de constituir una alternativa atractiva frente a la red arterial.

El tráfico rodado por las rampas de acceso a Pedro Bosh desde la Avda. Ciudad de Barcelona presenta intensidades muy escasas. La supresión del actual tráfico rodado a través de las mismas podría ser absorbida sin grandes perjuicios por los viarios alternativos que constituyen las calles Comercio y Cerro Negro.

El tráfico circulante por los laterales de Doctor Esquerdo con Ciudad de Barcelona requiere, en todo caso, el mantenimiento de dos carriles por sentido, considerando el carácter de su tráfico, intensidades, tiempos de espera semafóricos y necesaria presencia de paradas de autobuses urbanos.

Habida cuenta de la inviabilidad de plantear en las actuales circunstancias socioeconómicas municipales (y nacionales) un soterramiento de casi 1 Km de longitud que debe salvar dos líneas de metro, otras dos de cercanías y todo el paquete viario de alta velocidad, de gran complejidad constructiva y con un coste estimado superior a los 30 millones de euros, la supresión de la totalidad del tráfico rodado por el paso superior sobre la Avda. Ciudad de Barcelona supondría la existencia al final de Dr. Esquerdo de una intersección semaforizada que deberá absorber una intensidad media 15 h (lab) de 2.078 veh/h, con puntas actuales de 3.108 veh/h, considerando ambos sentidos. Ello requeriría un mínimo de tres carriles por sentido disponibles para la sección, que estarían habitualmente saturados durante la jornada pasando al grado de congestión en horas punta. En este caso, la continuidad de flujos hacia Pedro Bosch requeriría también la presencia de dos carriles por sentido en las rampas de acceso desde la Avda. Ciudad de Barcelona.

En el estudio de velocidades aportado se constata que casi la mitad de los vehículos que actualmente circulan por el paso superior lo hacen a una velocidad superior a los 50 km/h. Este porcentaje se incrementa en fines de semana y festivos.

Respecto a la accidentalidad, es de reseñar la disminución del número de accidentes, que descendió de 24 en 2015 a 16 en 2016. En 2015 no hubo ningún fallecido y en 2016 1 fallecimiento. La mayor concentración de accidentes se produce en la intersección de Pedro Bosch con Méndez Álvaro, que acumula el 25% de los accidentes del total del ámbito, seguida de la intersección con Avda. Cdad. de Barcelona, con el 22,5% del número de accidentes.

3. ANÁLISIS DE LAS ZONAS VERDES, EQUIPAMIENTOS Y EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN EL ÁMBITO Y ENTORNO INMEDIATO.

3.1. Análisis básico de los usos recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana 1997.

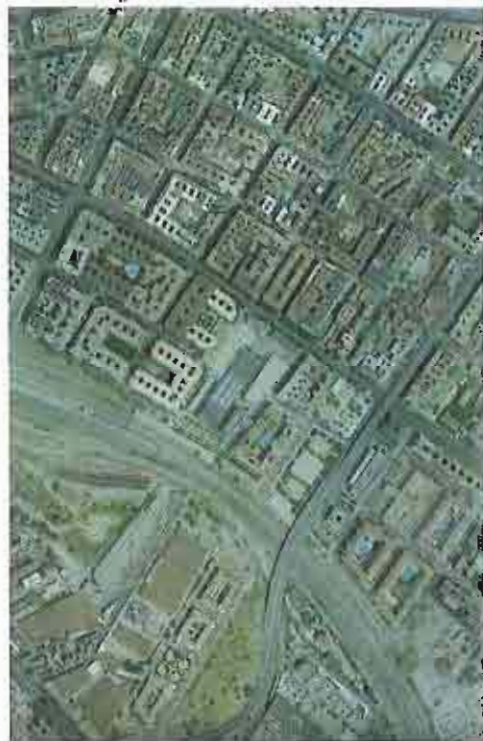
3.1.1. Tejidos urbanos y tipologías edificatorias.

Esta área del sur de Retiro y barrio de Atocha pertenece, desde el punto de vista urbanístico-residencial, fundamentalmente:

- A la trama del ensanche de Castro, que el PGOUM de 97 recoge como Casco Antiguo, en la parte de Retiro en torno a Cavanilles y Dr. Esquerdo hasta Avenida de Ciudad de Barcelona.
- A zonas de renovación en manzana cerrada, en las áreas de planeamiento incorporado API, desarrolladas entre Avenida de Ciudad de Barcelona y las vías del Adif en Atocha.
- A nuevas manzanas residenciales desarrolladas en los años 90 del siglo XX y primera década del XXI en la zona de Arganzuela, como la operación de transformación del centro sur en Méndez Álvaro.

Esta formación urbana es importante ya que define el proceso de construcción residencial de los barrios que rodean el ámbito, la formación de sus edificaciones y los distintos tipos perfiles socio-demográficos, que son fundamentales para entender uso del espacio urbano, las necesidades de los equipamientos y por tanto los tipos de demandas a considerar en el estudio.

Arganzuela "la transformación del sur" PG97-Retiro. Eje cívico



Por ello, se trata de un ámbito con tejidos de ciudad compactos, con densidades altas entre las 290 y 320 viviendas por hectárea en la parte de Pacífico y Adelfas y en un proceso de transformación en Méndez Álvaro - Atocha que está evolucionando a tipologías de bloque abierto en altura y manzanas semicerradas con densidades similares o incluso mayores.

Esta consideración previa es de gran importancia, ya que implica altas densidades, con una gran concentración de población en el entorno del ámbito, que puede estimarse, en función de una zona accesible de 500 m al área de trabajo, de aproximadamente unos 25.000 habitantes en el ámbito de Retiro y alrededor de unos 1.000 en la zona de Atocha, que se incrementará en los próximos años hasta las 5.000-6.000 con los desarrollos de los dos APR de Méndez Álvaro.

Todo esto determina un conjunto urbano muy denso, bastante renovado en la zona de Pacífico-Adelfas y con transformaciones en proceso o muy avanzadas en Atocha con un perfil demográfico maduro, pero con una componente de nueva población y un perfil algo más joven en las zonas de construcción reciente.

3.1.2. Usos urbanísticos en el ámbito.

Se describen las principales zonas verdes, equipamientos y zonas viarias en el área para consideración de los usos y actividades que tiene presencia en el ámbito de trabajo y en el entorno inmediato y que forman parte, condicionan o demandan atención dentro del Eje Cívico.

3.1.2.1. Zonas verdes en el interior del ámbito y del entorno inmediato.

En el exterior del ámbito se ubican las dos zonas verdes de rango ciudad más importantes del sur de la Almendra central:

- Parque del Buen Retiro en el distrito de Retiro.
- Parque de Tierno Galván en el distrito de Arganzuela.

Estos dos parques forman el principio y el fin del eje por lo que la conexión entre ambos es uno de los objetivos estratégicos de la propuesta.

Dentro del ámbito están localizadas varias zonas verdes de menor tamaño:

- Zona verde entre las calles Cocheras y Pedro Bosch en Retiro.
- Zona verde entre las calles Hoyuelo y Pedro Bosch en Retiro.
- Zonas verdes entre las Calles Cerro de la Plata y Pedro Bosch en Retiro.
- Zona verde entre la vía de fcc de Adif y la calle Pedro Bosch, el apeadero elevado de cercanías y la calle Méndez Álvaro en Arganzuela.
- Zona verde entre la vía de fcc de Adif y la calle Acanto en Arganzuela.
- Zona verde entre las calles Pedro Bosch y Tejo, hasta el encuentro con la antigua calle Alberche de 14.521 m² en Arganzuela.
- Zona verde entre las calle Tejo, Jacaranda y Almez en Arganzuela.
- Las zonas de talud y bordes del paseo de Invierno entre las calle Cerro de la Plata y Tellez no aparecen como zonas verdes sino como viario.

Además Existen otras pequeñas zonas verdes estanciales en las calles Hermanos Ruiz-Játiva y otras en construcción en la actualidad entre las calles Barrilero y Luis Peidró que acompañan al trazado del paseo de invierno en Adelfas.

3.1.2.2. Equipamientos en el interior del ámbito y del entorno inmediato



En el exterior del ámbito destacan por su tamaño dos grandes zonas de equipamientos de rango ciudad:

- Equipamientos de Daoiz y Velarde-Clara Campoamor Avda. Ciudad de Barcelona, 162, en el distrito de Retiro (en el plano de PG97 aparece como suelo deportivo):
- Edificios de la Junta Municipal de Retiro.
- Teatro Infantil
- Escuela de danza y música Plácido Domingo
- Polideportivo Municipal
- Escuela de Judo.
- Museo de la Policía Municipal.
- Gran Parcela Vacante en el APR 02.06 de 27.000 m², pendiente de ejecución, en la calle Jacaranda el distrito de Arganzuela.

Dentro del ámbito o inmediatamente colindantes están localizados varios equipamientos:

Cultural:

- Nave de motores de metro en Pacífico en Calle Sánchez Barcaiztegui.
- Biblioteca de Retiro Elena Fortún en la calle Dr. Esquerdo 189 en Retiro.
- C.D. Público municipal Luis Peidró en la calle Luis Peidró, 2 en el barrio de Adelfas en Retiro.
- C.C. Público municipal Francisco de Quevedo en la calle Granada, 42 en el barrio de Pacífico en Retiro.

Equipamientos deportivos

- Pista Pacífico- Adelfas en Avda. Ciudad de Barcelona 182bis en el barrio de Pacífico y Adelfas Público de 2609 en Retiro.
- Equipamiento Público Cerro Negro en Cerro Negro, 5 en el barrio de Adelfas de 2000 m² en Retiro.

Educativos

- Escuela de educación Infantil "Las Nubes" carácter Público (Ayto.) / subvencionado con 115 plazas en Retiro.
- Colegio público Infantil y primaria "Calvo Sotelo", en Avda. Ciudad de Barcelona, 83 en Pacífico con 135 plazas en Retiro.
- Colegio público Plácido Domingo en la calle Tejo, en Atocha, en Arganzuela.

Asistenciales

- Centro de día de Mayores Benito Pérez Galdós en Avda. Ciudad de Barcelona, 182 en Retiro.
- Centro Público Luis Peidró C. Día Mayores en Luis Peidró, 2 en el barrio de Adelfas con 95 plazas (65 Alzh.) en Retiro.
- Fundación Catalina Suárez en Avda. Ciudad de Barcelona 81 en el barrio de Adelfas con 156 plazas en Retiro.
- Centro de Asistencia-residencia de mayores "Los Nogales" en la calle Cerro de la Plata en el barrio de Adelfas en Retiro.

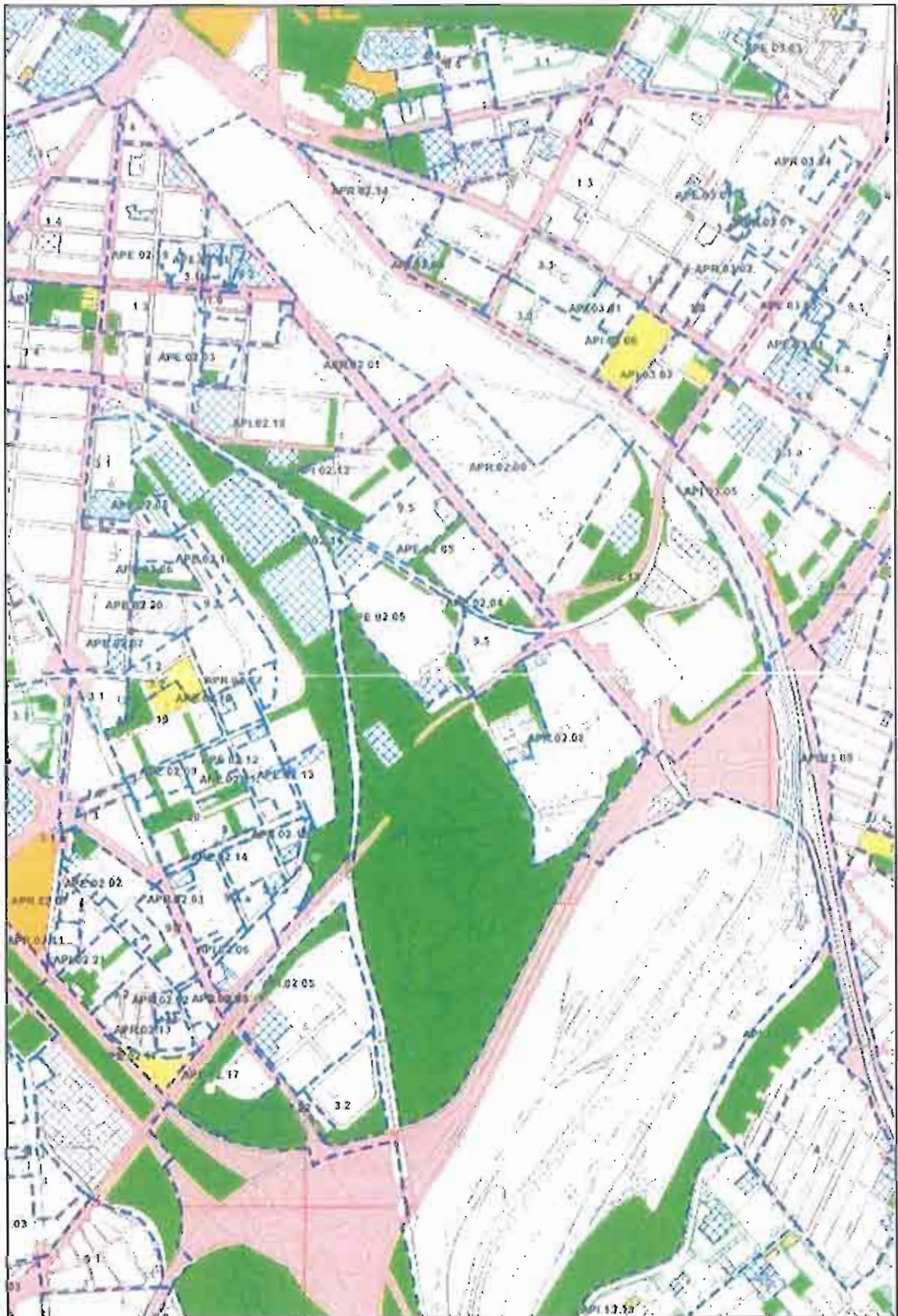
3.1.2.3. Vías Públicas en el interior del ámbito y del entorno inmediato.

En el interior del ámbito incluido en el estudio afecta principalmente a zona de "Vía Pública" en:

- la zona 1 en la calle Cavanilles.
- la zona 2 de Dr. Esquerdo.
- la zona 3 de viaducto de Pedro Bosch.
- la zona 5 en el tramo de Pedro Bosch en su acceso a Méndez Álvaro.
- la zona 6 en el paseo de invierno.

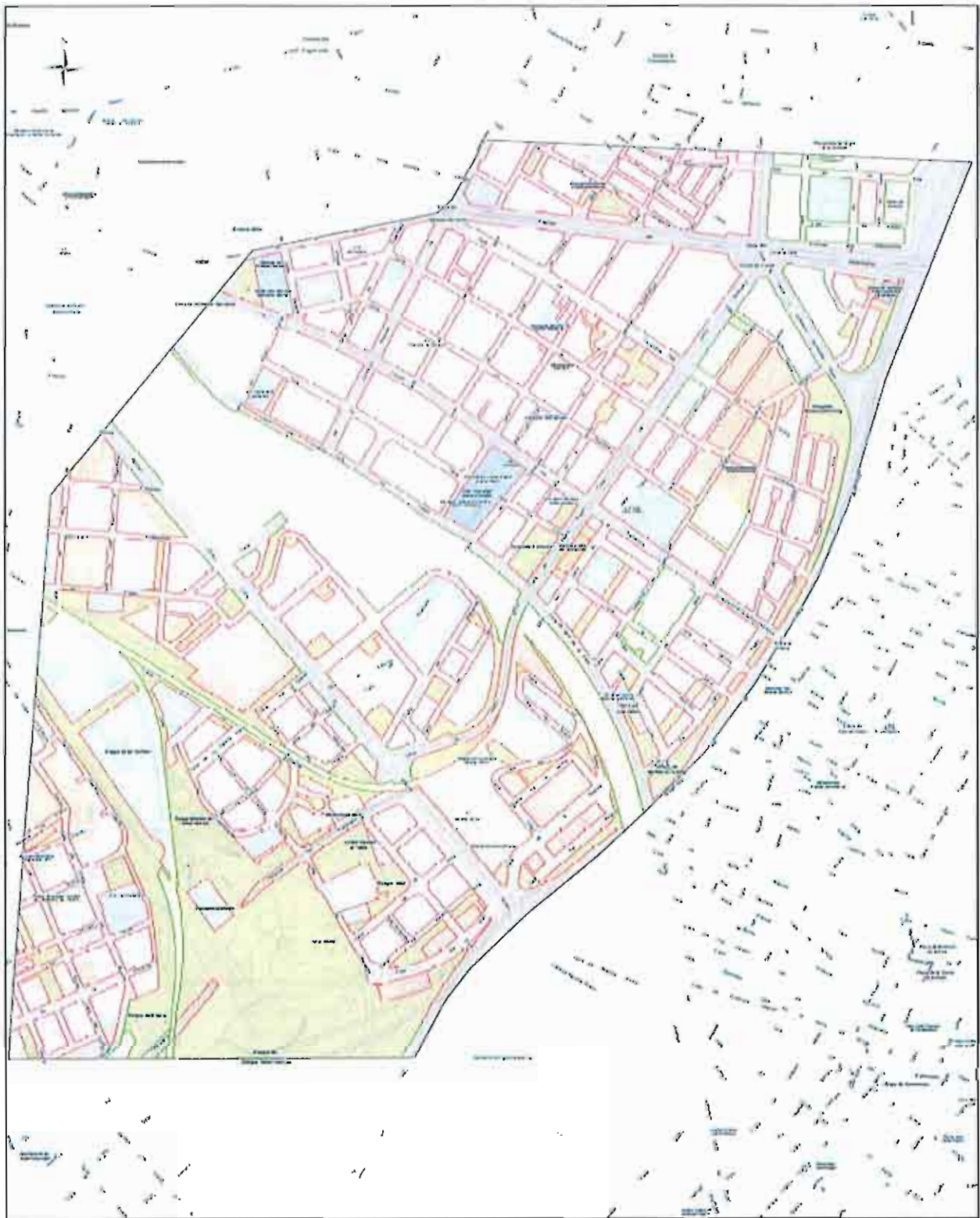
Por otro lado, en el exterior del ámbito la Calle 30 y el By pass sur constituyen el eje viario de mayor capacidad del entorno, separado a 500 m en paralelo de la traza de las calles Dr. Esquerdo, Pedro Bosch y la Avenida del Planetario.

Este eje de Calle 30 cuenta con conexiones con el eje Dr. Esquerdo-Pedro Bosch en la Avenida del Mediterráneo-Conde de Casal, en el diamante de pesas de Méndez Álvaro-Abroñigal y con un paso subterráneo en la calle Embajadores bajo la Calle 30 al final de la Avenida del Planetario.



Plan General de Madrid 1997

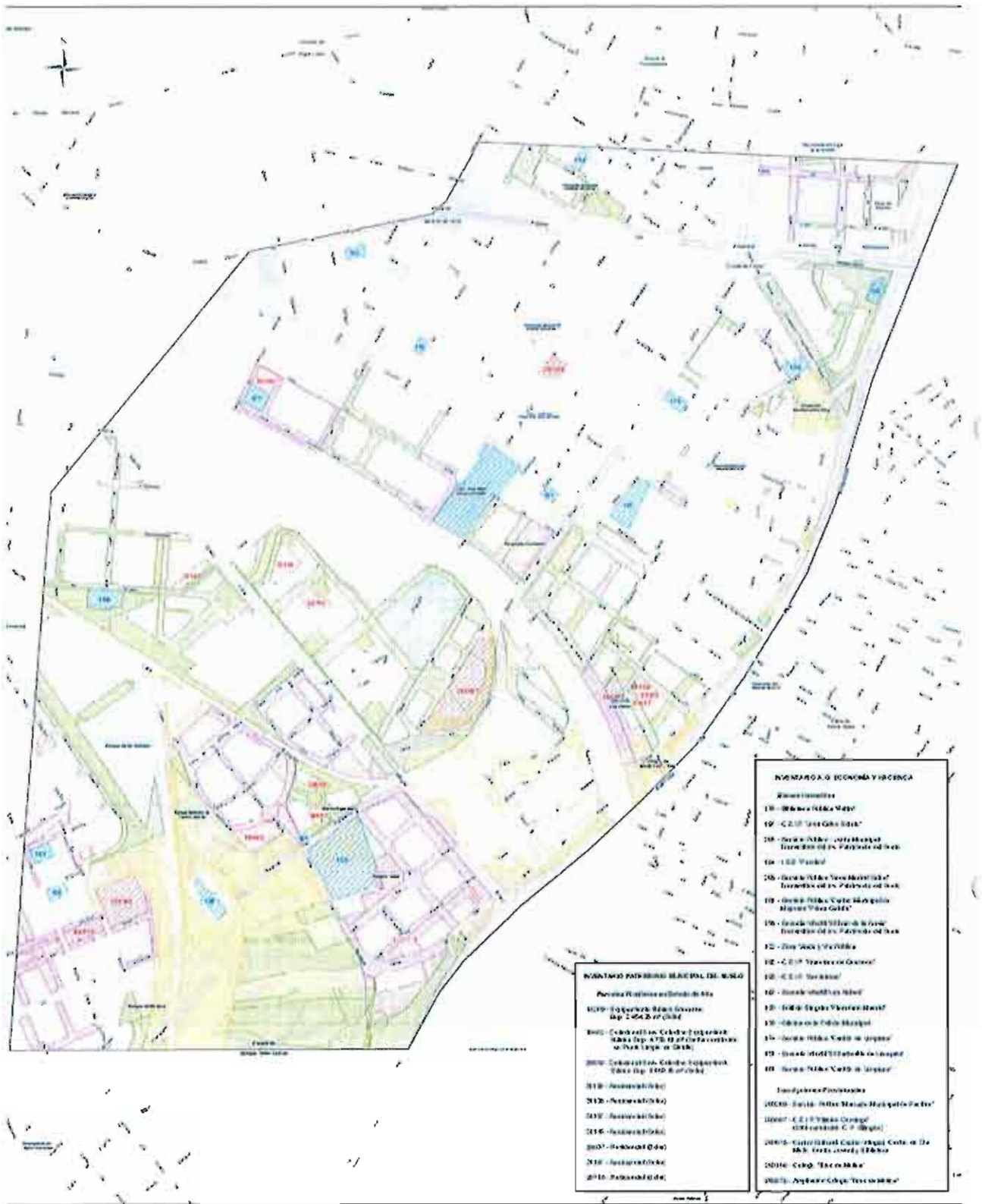
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



<p><input type="checkbox"/> Límite de Estudio</p> <p>Identificación</p> <p>— Límite Urbanístico</p> <p>— Límite de Intervención</p>		
<p>Uso</p> <p>Residencial</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p>	<p>Uso</p> <p>Residencial</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p>	<p>Uso</p> <p>Residencial</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p> <p>Residencial de Protección</p>

<p>desarrollado por: MADRID</p> <p>INSTITUTO DE PLANIFICACIÓN URBANA Y MOBILIDAD SUSTENTABLE</p>	<p>NOV 2016</p> <p>ESCALA 1:5.000</p>
<p>INTERNO PEDRO BOSCH</p> <p>- PLANO 3: USOS Y ALINEACIONES -</p>	

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA



Área de Estudio

- *Barrio de Atocha
- Polígono Municipal del Barrio
- Parcelas de uso residencial
- Parcelas de uso comercial
- Área de Equipamientos
- Parcelas de uso industrial

Inventario de Uso Público y Servicios

- Inventario de U.S. Economía y Mercado
- Inventario de Equipamientos

Uso del Plan General

- Residencial
- Comercial
- Equipamientos
- Equipamientos
- Equipamientos

Uso de Equipamientos

- Equipamientos
- Equipamientos
- Equipamientos

MADRID GOBIERNO MUNICIPAL DE MADRID

ENTORNO PEDRO BOSCH - PLANO 1: INVENTARIOS MUNICIPALES

Noviembre 2016
Escala 1:5 000

3.1.3. Análisis de la catalogación de los edificios singulares y espacios del entorno.

Se recogen a continuación los principales edificios singulares que existen en la zona que por su interés cuentan con algún tipo de protección en el PG97 y que aportan valor al entorno en el que se sitúa el ámbito de trabajo.

Se recogen en tres categorías:

- Catálogo de edificios del Plan General de 1997
- Catálogo de espacios protegidos del Plan General de 1997
- Edificios recogidos en la guía de edificios del COAM

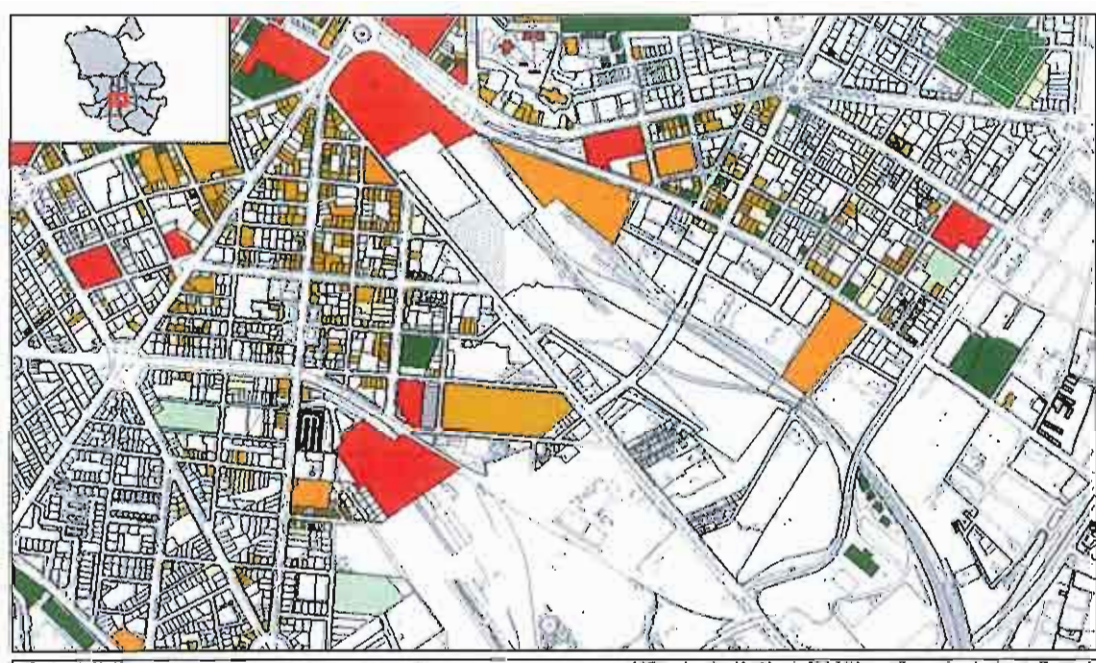
3.1.3.1. Catálogo de edificios del Plan General de 1997

Edificios nivel 1

- Protección Singular: Nave de Motores de Metro de Madrid y edificios anexos
 - Protección Integral: Conjunto de cuarteles de Daoiz y Velarde
- Otras condiciones remitidas a planeamiento: antiguo cuartel en transformación.

Edificios nivel 2

- Protección Estructural:
 - Antigua Sociedad de Gasificación Industrial del Cerro de la Plata y edificios anexos (hoy Unión Fenosa).
 - Colegio Calvo Sotelo en Avenida Ciudad de Barcelona 79
 - Fundación Catalina Suárez en Avda. Ciudad de Barcelona 81



CATALOGACIÓN DE EDIFICIOS		
Nivel de Protección	Grados de Protección	Otras Condiciones
Nivel 1	Singular	Permisión a Planeamiento
	Integral	Colonias Históricas
Nivel 2	Estructural	Conjuntos homogéneos
	Voluntario	
Nivel 3	Parcial	
	Ambiental	

Escala de Resp. 1:2000

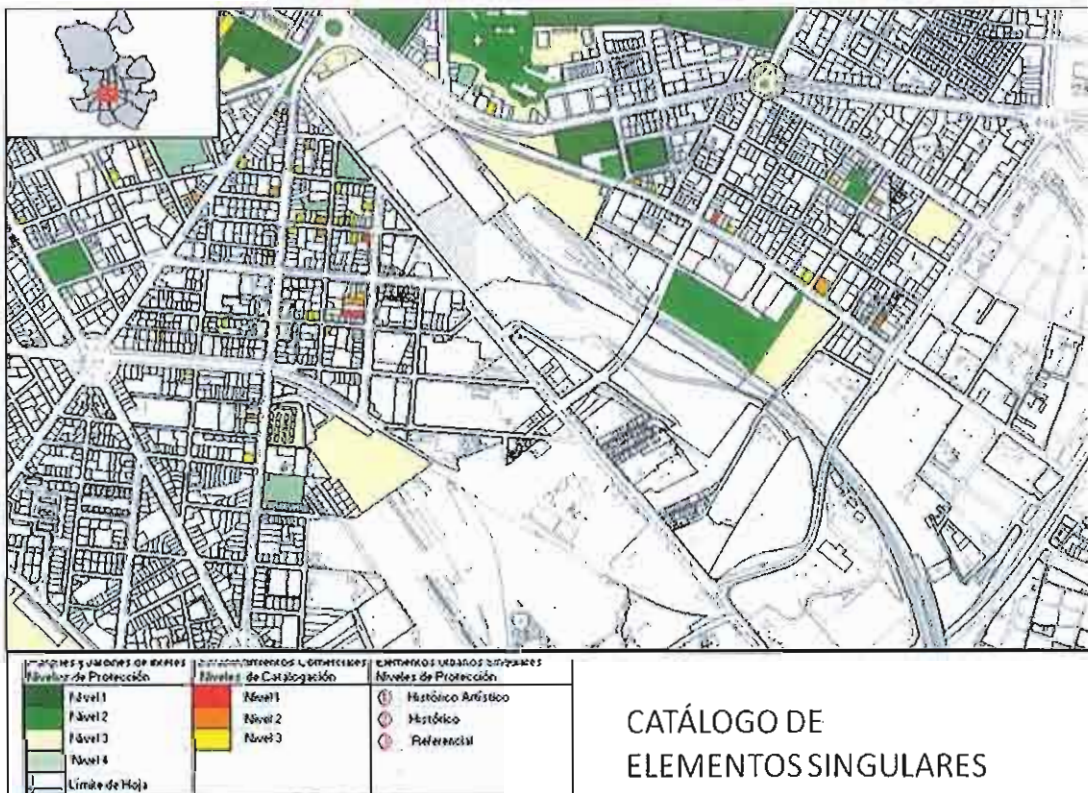
CATÁLOGO DE EDIFICIOS

3.1.3.2. Catálogo de espacios protegidos. Plan General de 1997

Parques y jardines

- Nivel de protección 3
 - Conjunto de cuarteles de Daoiz y Velarde
 - Nave de Motores de Metro de Madrid y edificios anexos

Otros elementos recogidos en el PG97 ya han sido transformados ya en el proceso de reurbanización de los barrios como los recogidos en las calles Tellez-Comercio.

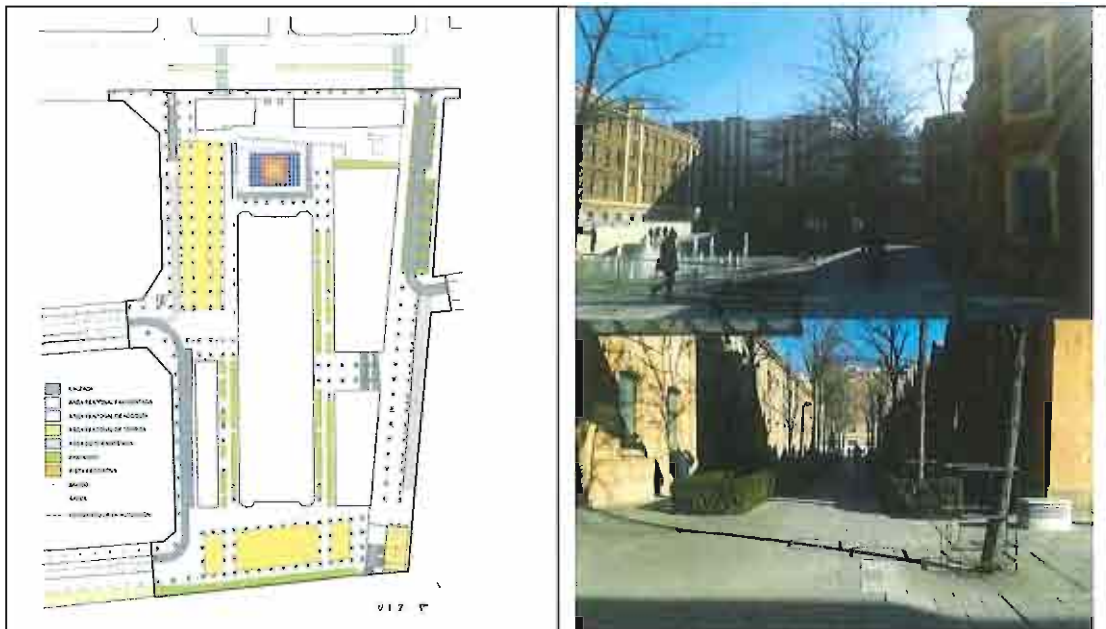


3.1.3.3. Guía de edificios del COAM y otros edificios de interés.

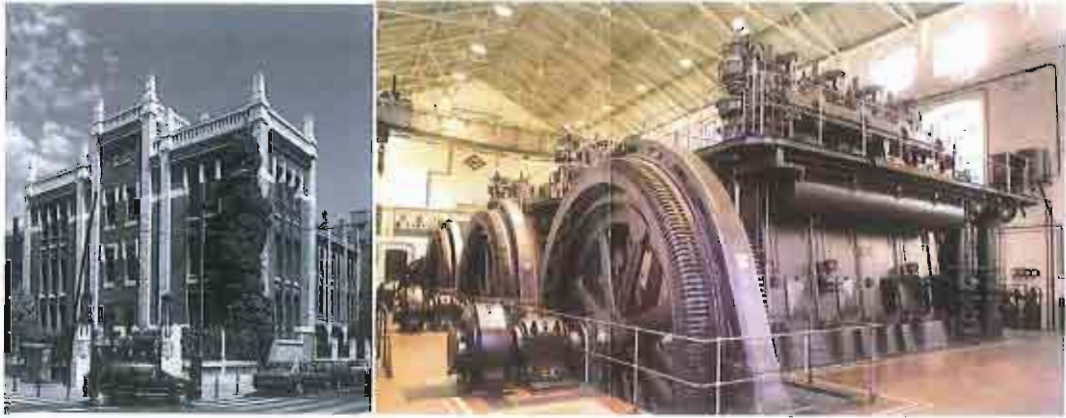
Se incluyen por su interés arquitectónico los edificios de la guía del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid COAM y otros edificios recogidos en numerosas publicaciones de arquitectura. Estos elementos son los hitos y señas de identidad arquitectónica de una antigua periferia del ensanche, que hoy en día se ha vuelto central con las nuevas dotaciones y la transformación de Méndez Álvaro como la nueva Castellana del Sur.

Pacífico

- Conjunto equipamientos municipales y junta municipal de distrito de Daoiz y Velarde.



-Nave de motores METRO (Antonio Palacios Ramilo 1922-1931 museo de Metro de Madrid Anden Cero remodelación 2007)

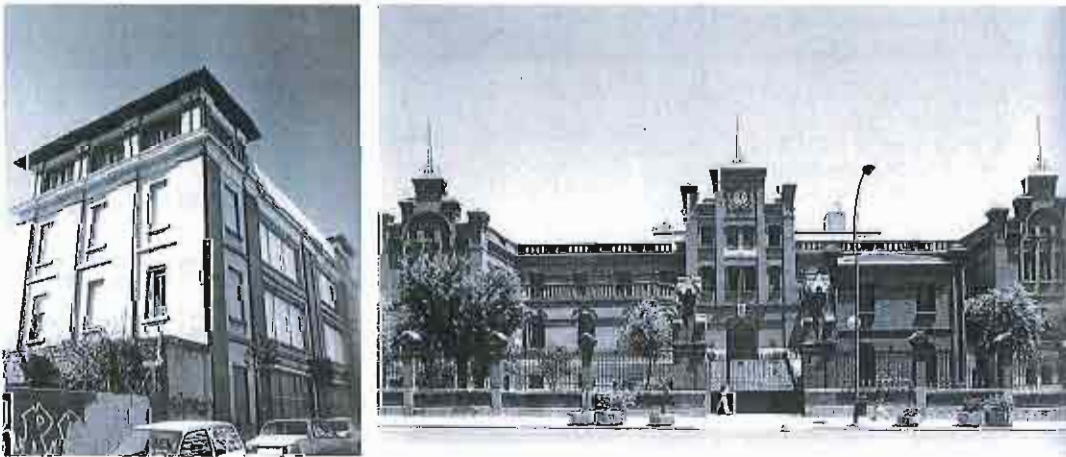


Adelfas

- Edificio de la EMT junto al viaducto elevado de Pedro Bosch.



- Colegio Calvo Sotelo y Fundación Catalina Suárez



Atocha-Méndez Álvaro.

- Antigua Sociedad de Gasificación Industrial del Cerro de la Plata (hoy Unión Fenosa)



- Conjunto cinematográfico Ugc "cine-cité"

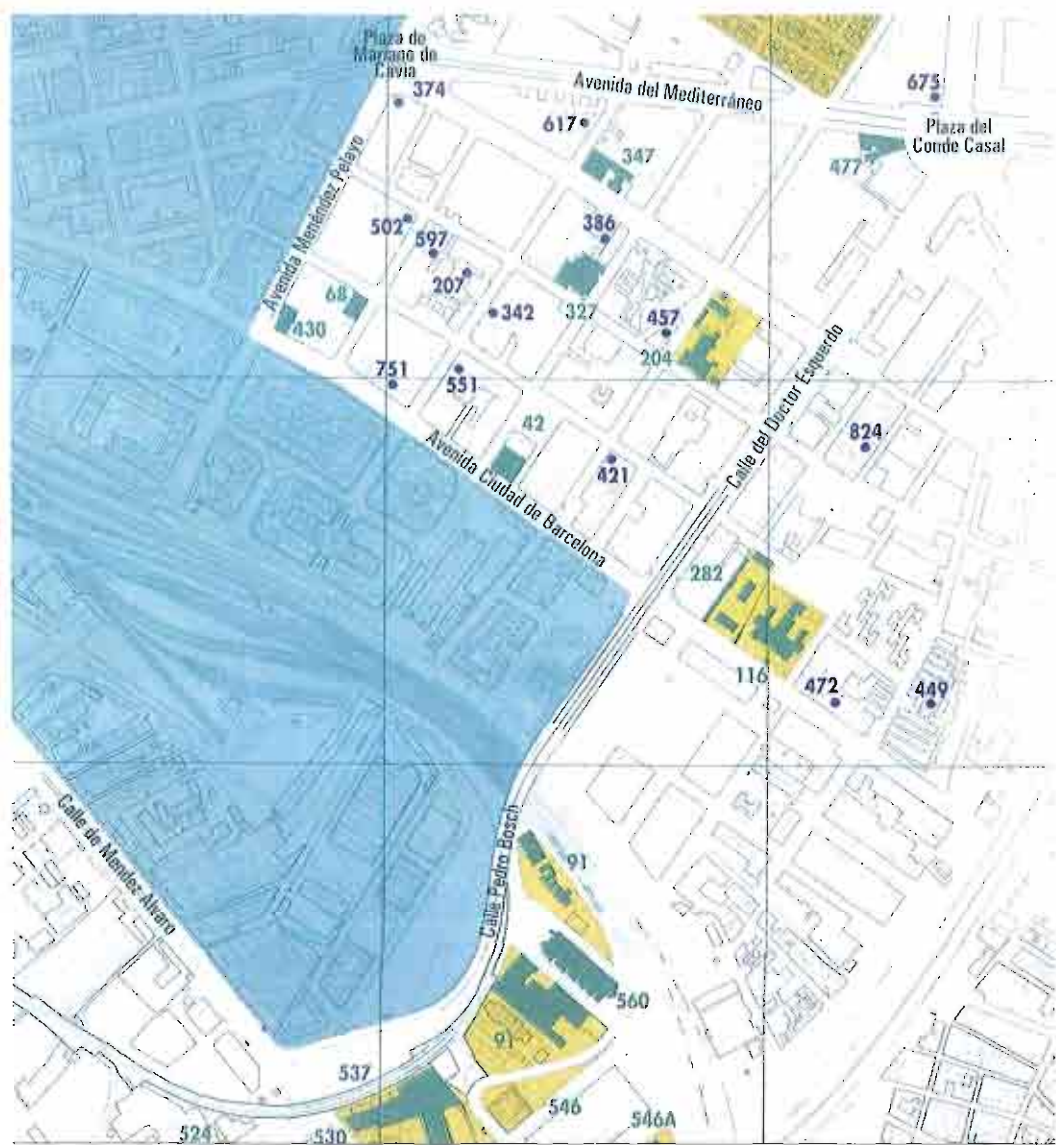


- Estación Sur de Autobuses y
- Torre Indocentro y Torre Suecia



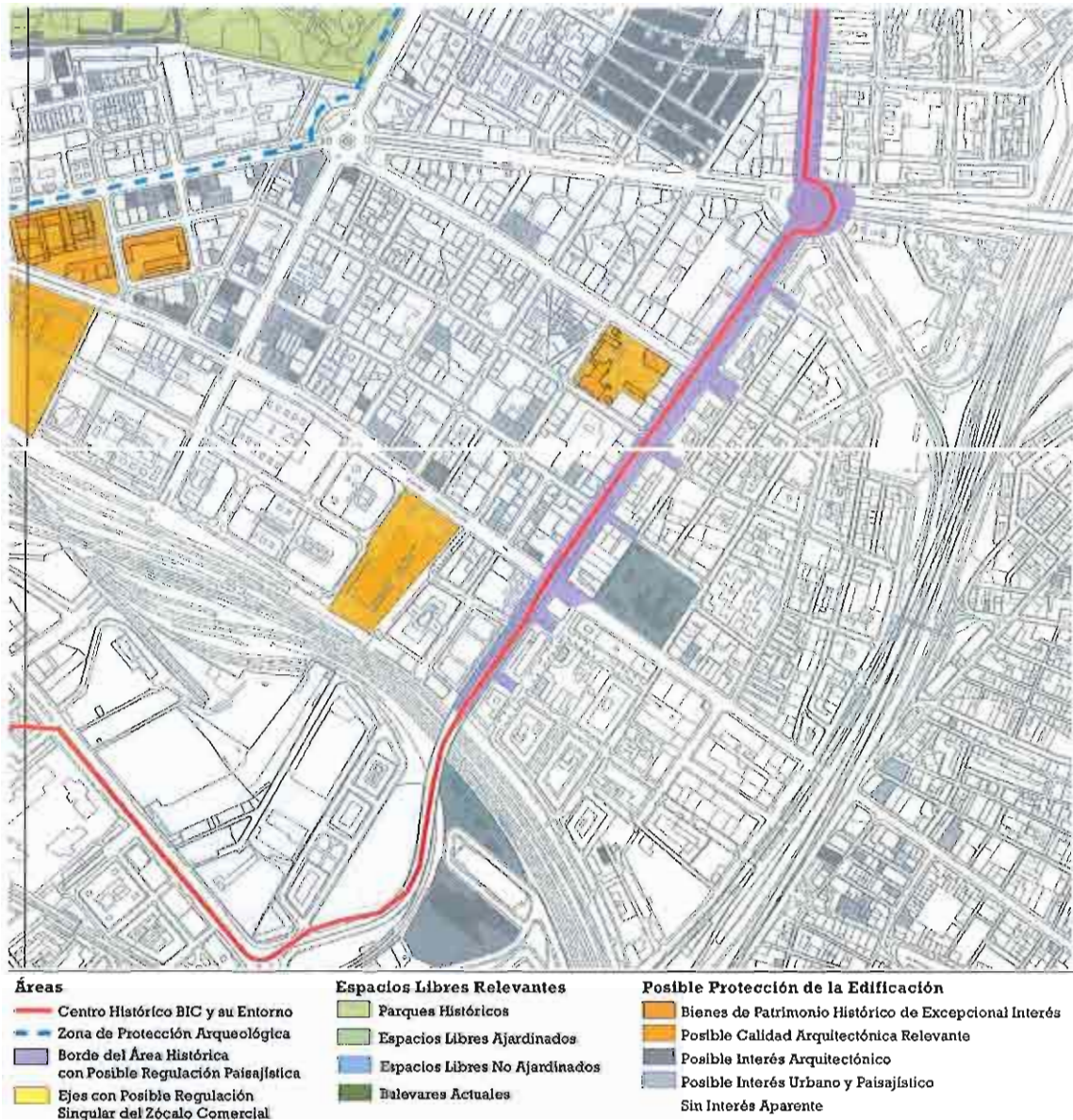
Legazpi

- Planetario de Madrid



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

Adicionalmente, en el Avance de revisión del Plan General de 2012, se incorporaron criterios sobre la posible y futura protección y valor ambiental de edificios, entornos, que no llegaron a aprobarse en un documento, pero que, por su interés, se recogen a continuación para valorar el entorno del eje cívico:



3.2. Análisis básico de actuaciones urbanísticas en el entorno inmediato del ámbito que puedan afectar a la propuesta.

La zona urbana que comprende a los barrios de Adelfas y Pacífico está consolidada en su práctica totalidad. Por tanto no se prevén grandes cambios o aumentos de población respecto a la situación actual. Las operaciones previstas o posibles a corto y medio plazo se detallan en este apartado de las que la más importante es el APR 03.01 y 03.02 Metro en la calle Cavanilles y aledañas y el API 03.05 Adelfas y su modificación del MPR 03.201, estando ya en un proceso muy avanzado de desarrollo.

Por el contrario la zona urbana de Méndez Álvaro Atocha se encuentra al final de su proceso de renovación comenzado en los años 90 y desarrollado a lo largo de los años de vigencia del actual Plan General. Una vez finalizada la actuación en la Manzana de Repsol, APR 02.05, actualmente existen dos actuaciones en desarrollo en el borde inmediato del ámbito, de las que el APR 02.06 Méndez Álvaro es la actuación de mayor tamaño e importancia.

APR 03.01 Metro y 03.02 Granada-Valderrivas (Retiro Retiro-Pacífico)

La urbanización y edificación de las manzanas de Pacífico que ocupa el Metro de Madrid y un antiguo cuartel está en pleno proceso de tramitación para su ejecución.

El plan ocupa dos parcelas en sendas manzanas de 15.000 m² entre las calles Cavanilles, Sánchez Barcaiztegui, Granada, Valderrivas y Dr. Esquerdo.

El proceso se adjudica por concurso público en 2014 a una promotora que construirá 209 viviendas en altura y 7 unifamiliares (650 habitantes) repartidos en edificios independientes de 6,7 y 8 alturas. Esta promoción incorporará una urbanización abierta con una calle peatonal con zonas verdes, zonas de sombra y juegos de niños.



APR 03.04 Dr. Esquerdo (Retiro-Pacifico)

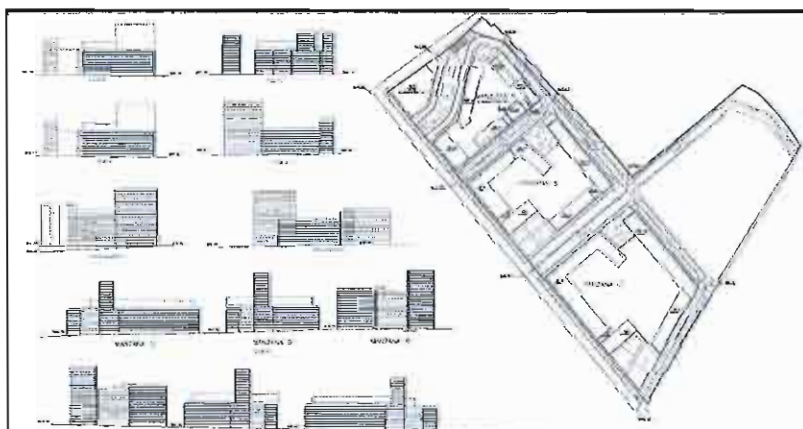
Actuación pendiente de convenio entre Patrimonio del Estado y el Ayuntamiento de Madrid para la incorporación de las instalaciones en el interior de la manzana entre las calles Cavanilles, Dr. Esquerdo, Avenida del Mediterráneo y, Sánchez Barcaiztegui como uso deportivo con 4.882 m2 de superficie.

APR 02.06 Méndez Álvaro Norte I (Arganzuela-Atocha)

Es una gran operación de renovación urbanística, de gran tamaño, de edificios residenciales e industriales antiguos u obsoletos, demolidos en su mayor parte al comienzo de la presente década.



Esta actuación supone la sustitución del antiguo tejido, ya demolido, por nuevas edificaciones mixtas residenciales, con algunas torres terciarias de hasta 18 plantas y edificios residenciales en manzanas semicerradas que definirán, junto a la manzana de Repsol un frente terciario de la calle Méndez Álvaro y las torres de APE 02.204 el nuevo perfil, usos y densidades de esta calle. El ámbito está formado por tres grandes manzanas con frente a la calle Méndez Álvaro y una gran parcela para equipamiento de 27.000 m2 de superficie.



Las nuevas calles resultado de la ordenación, de la reparcelación y del proyecto de urbanización ya se han ejecutado en la zona norte y en los tramos próximos a Méndez Álvaro. Las calles acometen a la calle Méndez Álvaro debido a la imposibilidad de atravesar los terrenos de ADIF al norte por la barrera que supone el haz de vías de Atocha. La mayor parte de ellas están ejecutadas en las manzanas A, B y C y se están terminando de ejecutar en las calles E de borde de la parcela dotacional tras la demolición de las últimas edificaciones industriales existentes.

El ámbito tiene una superficie de 129.700 metros cuadrados, con una edificabilidad total de 185.313 metros cuadrados para 1.865 viviendas que suponen unos 5.600 nuevos habitantes y se prevén además otros 61.771 metros para oficinas u hoteles. A principios de 2017 el proceso de edificación del área ha comenzado tras la adjudicación por ADIF de la primera parcela que se edifica en el área tras el edificio de realojo de los vecinos.

En los próximos años se terminará de definir el frente terciario de la calle Méndez Álvaro que, unido al frente terciario de Calle 30, terminarán la operación del Centro del Sur iniciada con el plan general de 1985 y continuada por el plan de 1997. Con una renovación del área que aportará un frente de usos terciarios, residenciales, comerciales, de ocio al eje cívico en Arganzuela, complementando los usos de Retiro.

Plan Especial calle Acanto nº5 , Ombú nº 6 y 14 parcelas 4 y 10 en el Peri "Cerro de la Plata" del API 02.12 Estación Sur. (Atocha-Arganzuela)

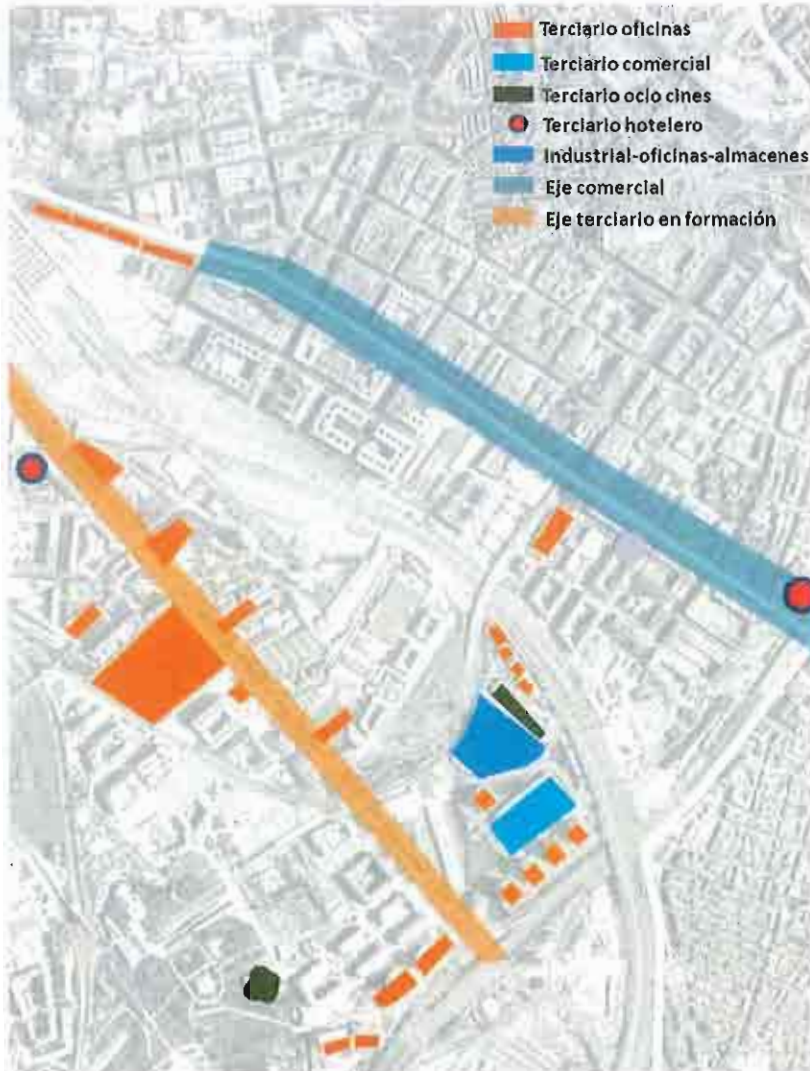
Es una actuación englobada dentro del conjunto de antiguo API Estación Sur y del Peri de Cerro de la Plata que tiene por objeto la regulación de usos de las parcelas 4 y 10 de unas instalaciones de Unión Fenosa que sirven actualmente de centro de trabajo de la compañía en el sur de la ciudad y de oficinas en los edificios que están ubicados junto a las vías de Adif.

El plan propone mantener los usos de:

- La parcela 4-A con una subestación eléctrica soterrada.
- La parcela 4-B de zona verde básica.
- La parcela 10 con uso Global cualificado terciario
- el uso de aparcamiento de 12.000 m2 para vehículos en las parcelas 4 y 10.

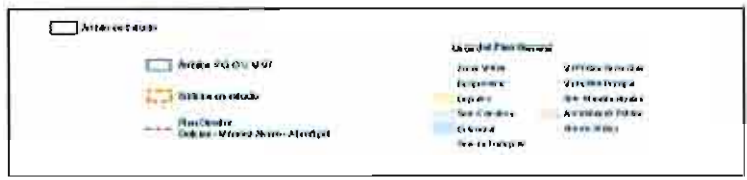
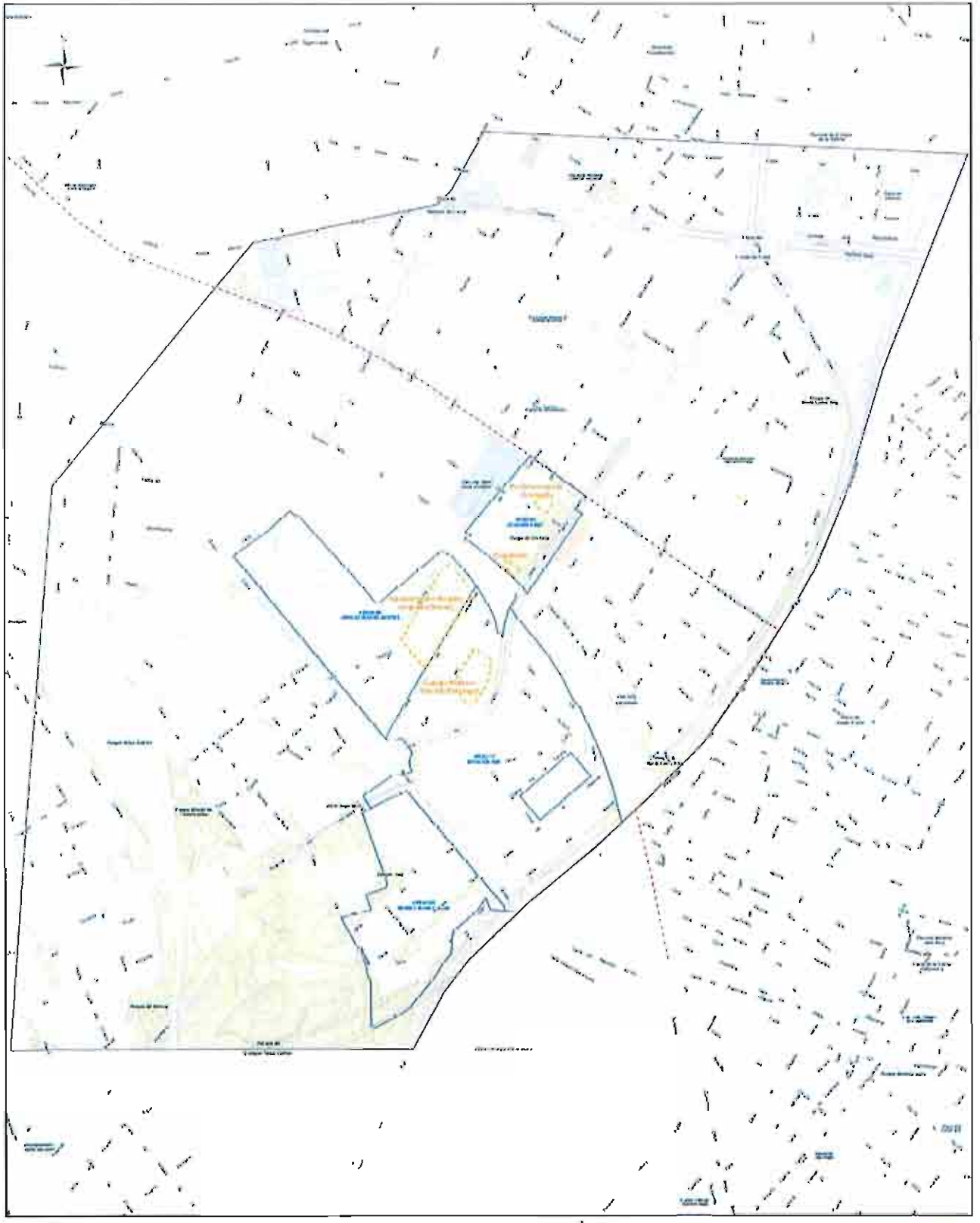


En la introducción de la memoria del Plan Especial se menciona el valor arquitectónico y el grado de protección de la Nave F de la parcela 10 y la posibilidad de destinarla a crear un foco de actividad terciaria y cultural, si bien no se concreta en el texto más allá de los usos terciarios señalados.



Usos terciarios en Méndez Álvaro-Atocha-Estación sur-Pedro Bosch.

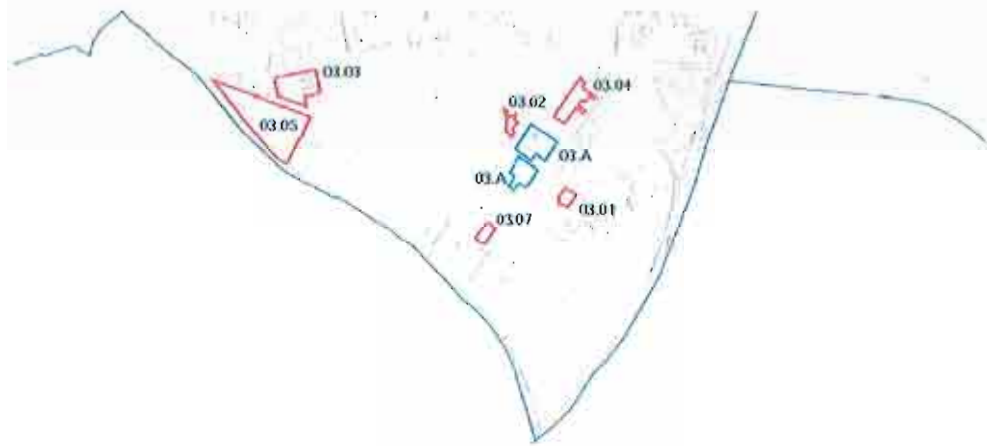




<p>ENTORNO PEDRO BOSCH - PLANO 2: SITUACIÓN URBANÍSTICA -</p>		
		<p>Noventa 2016</p>
		<p>Escala 1:5.000</p>

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

Por otro lado, no se prevén nuevas actuaciones urbanísticas de gran tamaño en el entorno, salvo ejecución de suelo finalista urbano en parcelas de suelo vacante de planes ya ejecutados y las pequeñas modificaciones que el avance de revisión de Plan General de 2012 recogía en Retiro y Arganzuela.



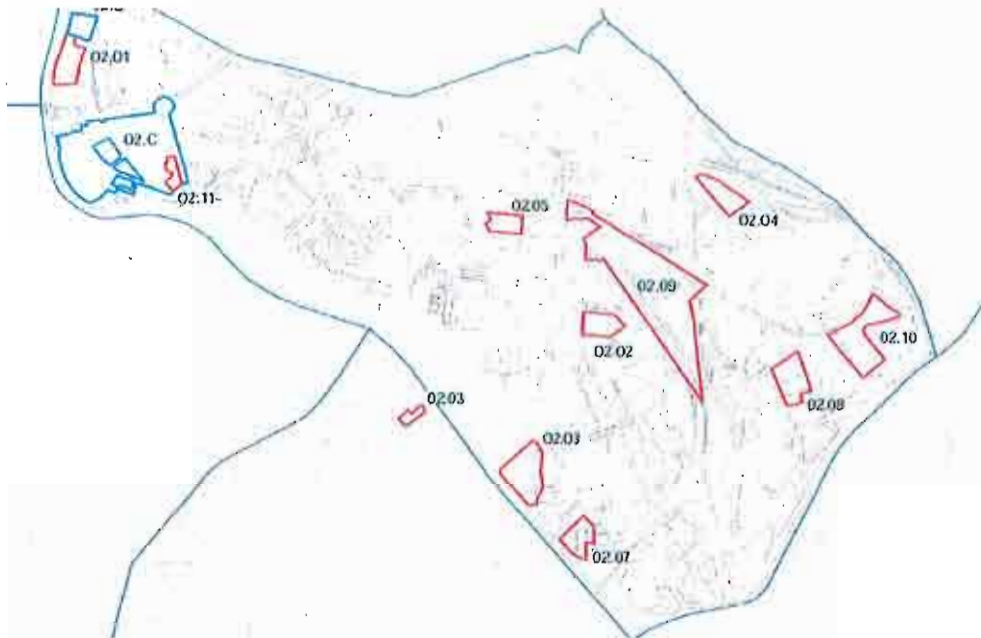
Ámbitos

Posible Revisión Condiciones de Ordenación Vigentes

NÚMERO	NOMBRE	SUPERFICIE
03-01	VALDESVAN ZARZOS	3.276
03-02	CAVARELLE	2.840
03-03	PARTICIÓN DE LOTES DEL DORTÍER	16.938
03-04	DICCION DEL CERRO	8.191
03-05	RENDE-CIUDAD DE LA ARCELONA	40.000
03-06	CITROEN	20.184
03-07	CALLE NOTURNO EN AD100-06	2.976
		100.281

Mantenimiento Condiciones de Ordenación o en Tramitación

NÚMERO	NOMBRE	SUPERFICIE
03-A	PAISAJE (APR 0001 Y 00)	19.477



Ámbitos

Posible Revisión Condiciones de Ordenación Vigentes

NÚMERO	NOMBRE	SUPERFICIE
02-01	HEREDIA	82.355
02-02	CARTE DE YERBAS	17.013
02-03	MERCADO DE LAS YERBAS	20.093
02-04	MENDEZ ALVARO NORTE	18.770
02-05	CUARTO DE BATAÑA DEL SALADO	13.932
02-06	INTO RÍO PUEBLO DELO VIA	22.187
02-07	CALLE JULIAN BARCELÓ	17.579
02-08	MANIANA MENDES Y SUBESTACIÓN HUBO APTI	20.900
02-09	DELECIAS	174.930
02-10	ESTACIÓN SUR AUTOPUERTO/ESTION PERFORA	43.433
02-11	GLORITA FRANCISCO P IMPERIAL	9.219
		606.942

Mantenimiento Condiciones de Ordenación o en Tramitación

NÚMERO	NOMBRE	SUPERFICIE
02-A	SUBESTACIÓN DE MAZARIEGO	8.189
02-B	SUBESTACIÓN DE MELANDOLCOE	1.2382
02-C	MAJOC VERDE/ CALDERÓN	20.718
		219.691

4. ANÁLISIS DEL USO ACTUAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS PARA EVALUAR LAS POSIBILIDADES DE MEJORA.

4.1. Análisis de los usos en el entorno de la propuesta al aire libre a lo largo de diferentes periodos horarios.

Se realiza brevemente un análisis de los usos en el espacio público, aceras, calles, zócalo comercial, zonas verdes, deportivas y espacios al aire libre en cada una de las zonas del ámbito del eje cívico, especificando los cambios que se producen a lo largo de diferentes periodos horarios en los lugares con mayor intensidad de uso. Se acompaña de un recorrido fotográfico que muestra el uso de dichos espacios.

4.1.1. Zona 1 Cavanilles

Calle Cavanilles desde la glorieta de Mariano de Cavia hasta la intersección con la calle Doctor Esquerdo:

- **Foto 1:** Intenso uso peatonal en Cavanilles 1, como parte de la glorieta de Mariano de Cavia y parada de autobús línea 10 en sentido subida. Existencia de un kiosco de prensa, una churrería y habitual venta ambulante de fruta y verdura. Varios bancos en zona estancial. Pequeño enclave bastante frecuentado.
- **Foto 2:** Amplias aceras en Cavanilles 35, tránsito peatonal cómodo, con arbolado, frecuente, aparcamiento de motos en acera y comercio en ambos lados de la calle.
- **Foto 3:** Presencia de zócalo comercial en toda la calle Cavanilles, comercio de proximidad y de servicios especializados, numerosos locales cerrados, escasa actividad exterior de los locales salvo algunas terrazas y bares.
- **Foto 4:** Cavanilles con Juan de Urbieto, locales con terraza al exterior, uno con mesas altas, otro con mesas bajas y un toldo cubierto exterior.
- **Foto 5:** Intensidad de uso peatonal y de transporte público en los principales pasos señalizados de la calle Cavanilles.
- **Foto 6:** Terraza exterior en esquina de Cavanilles con Sánchez Barcaiztegui. Baja actividad urbana y comercial en Cavanilles 60 en el frente de Metro de Madrid y Naves de Motores.
- **Foto 7:** Zona comercial de varios establecimientos de tamaño medio, "Plaza China" en Cavanilles 41 y parada de autobús 10.
- **Foto 8:** Surtidor de gasolinera en acera par frente a las instalaciones de Metro.
- **Foto 9:** Escasa densidad de tránsito peatonal en aceras de anchura amplia, pero con escasez de bancos y zonas estanciales.
- **Foto 10:** Escasa densidad de tráfico rodado en calzadas sobredimensionadas para el tráfico actual.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9



Foto 10

4.1.2. Zona 2 Doctor Esquerdo

Calle doctor Esquerdo desde el encuentro con la calle Cavanilles hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona.

- **Foto 11:** Intenso uso peatonal en las aceras de Dr. Esquerdo, mayor en la acera norte por la influencia de la parada de metro con el vestíbulo de la línea 1 a cota cercana a la calle. Aceras amplias pero de menor tamaño que en la calle Cavanilles y proporcionalmente estrechas respecto a la sección total de calzada.
- **Foto 12:** Fuerte desproporción entre el espacio de acera y el espacio de calzada, del pavimento de baldosa frente al asfalto. Mediana central ajardinada con árboles de porte alto bastante desarrollados entre Cavanilles y Conde de Casal.
- **Foto 13:** Escasa sección de la mediana central en el tramo entre Cavanilles y Avda. Ciudad de Barcelona, ciclocarril 30km interrumpido por aparcamiento ilegal. En este punto se da la mayor desproporción entre acera y calzada.
- **Foto 14:** Biblioteca Elena Fortún con fuerte actividad de lectores y especialmente de estudiantes, entradas y salidas a diferentes horarios. Fuerte presencia delante de la biblioteca en horarios de descanso, actividad constante en el exterior a lo largo del día.
- **Foto 15:** Aceras con comercio en ambos lados, algo más intenso en la acera norte. Espacio escaso peatonal para bancos, arbolado y zonas estanciales. Ausencia de terrazas al exterior, salvo en retranqueos en edificación en la acera sur de la calle al norte de la calle Garibay.
- **Foto 16:** Ausencia de pasos peatonales y de refugios, de permeabilidad transversal del espacio público a la altura de la calle Valderrivas y Granada.
- **Foto 17:** Esquina de Valderrivas con banda peatonal ocupada con alcorques, mobiliario urbano y motocicletas aparcadas en la acera.
- **Foto 18:** Interrupción de la permeabilidad transversal peatonal y rodada a la altura de las calles Granada y Andalucía por el comienzo de la rampa del viaducto de Pedro Bosch, eliminación de la mediana sustituida por balizamiento en calzada.
- **Foto 19:** Lateral de Dr. Esquerdo junto a Av. Ciudad de Barcelona con fuerte impacto visual, acústico, de contaminación y de las rampas del viaducto en aceras y viviendas de los vecinos de las plantas bajas. Comparten el espacio de dos carriles los vehículos en calzada, varias líneas de autobuses y carril bici 30 km. Espacio público con bancos escasos y horquillas. Aparcamiento ilegal en los bajos de los voladizos del viaducto.
- **Foto 20:** Zona con mayor intensidad comercial en el encuentro con el alto tránsito peatonal de Avenida Ciudad de Barcelona y junto a las paradas de metro (dos líneas) y autobús (diez líneas). Bajo el viaducto parada de cabecera de autobús 136 y caseta de urinario para empleados de la EMT. Fuerte tránsito peatonal.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16



Foto 17



Foto 18



Foto 19



Foto 20

4.1.3. Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch

Dr. Esquerdo hasta el encuentro con la calle Acanto. Se distinguen dos zonas:

1. Zona inferior del viaducto y rampas laterales de acceso.

- **Foto 21:** Máxima ocupación de la sección de calle por viaducto central, rampas laterales y aparcamiento en el encuentro con la Avenida Ciudad de Barcelona. Fuerte intensidad de tráfico peatonal, rodado, con paso de transporte público.
- **Foto 22:** Rampas laterales con tráfico escaso e intermitente. La acera norte de la rampa es estrecha y no cumple accesibilidad, con tránsito peatonal poco amable. No existe acera en la rampa lateral sur entre Avenida ciudad de Barcelona y Acanto. Aparcamiento regulado del SER bajo el viaducto con cuatro paquetes de 16, 16, 32 y 12 plazas en batería o en espina pez.
- **Foto 23:** La ocupación de aparcamiento es sistemáticamente mayor cerca de la entrada de Avenida Ciudad de Barcelona. La ocupación es escasa en el paquete mayor de 32, más alejada de la entrada y bastante irregular en los dos de 16 a lo largo de los días laborales.
- **Foto 24:** Las filtraciones en la estructura del viaducto producen goteras sobre los coches y peatones, con charcos lineales sobre el pavimento hasta desaguar en los sumideros. Las reparaciones, canalizaciones no han logrado solucionar completamente el problema.
- **Foto 25:** En las zonas peatonales existen concentraciones a determinadas horas del día de grupos previamente concertados. Imagen de la concentración de más de cincuenta rollers, skaters un sábado lluvioso por la mañana, protegidos del tiempo en la "zona seca" bajo el viaducto que está libre de filtraciones.
- **Foto 26:** Diversidad de edades en la agrupación de rollers de los sábados (padres con hijos, jóvenes, parejas, amigos, etc).
- **Foto 27:** Imagen de agrupación de rollers en la zona de pista vallada. Esta zona presenta buenas condiciones de protección solar en verano con varios grados menos en las horas centrales de sol y buena protección a la lluvia todo el año.
- **Foto 28:** Zona de pistas valladas bajo el viaducto un día soleado con grupos jugando al fútbol. En esta zona también se instalan redes con voleibol. Zona muy utilizada en tardes-noches en días laborales y en fines de semana a lo largo de todo el día. Necesita mejorar la calidad de iluminación en este espacio urbano.
- **Foto 29:** Escasez de ocupación del paquete mayor de aparcamiento un día laborable por la mañana. Zona infrautilizada con buenas condiciones al alcanzar las rampas laterales altura que despejan una zona amplia con la posibilidad de introducir otros usos aunque con menor protección a lluvia y goteras.
- **Foto 30: Zona de aparcamiento:** zona de aparcamiento no regulado por el SER, muy ocupada, probablemente ligada al personal de las instalaciones anexas de la policía municipal. Interrumpe el paso del paseo de invierno en su traza.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 21



Foto 22



Foto 23



Foto 24



Foto 25



Foto 26



Foto 27



Foto 28



Foto 29



Foto 30

2. Zona superior de viaducto.

- **Foto 31:** Arranque de las rampas centrales en Dr. Esquerdo ocupando la mayor parte de la sección viaria, dividiendo ambos lados de la calle, imposibilitando el paso transversal bajo las rampas, con escaso tránsito en horas valle del día.
- **Foto 32:** Rampa lateral norte desde Av Ciudad de Barcelona con paso del Bus 8, pretilos metálicos, acera no accesible y alumbrado en acera. Dificultad peatonal para el tránsito de los viandantes.
- **Foto 33:** Unión de rampas laterales con el tramo central frente al edificio de la EMT. Entorno hostil con predominio del hormigón en infraestructuras y edificación, asfalto, ruido, tráfico y altas velocidades para una vía urbana.
- **Foto 34:** Zona de unión entre calzadas centrales y laterales, amplia sección para el coche y con escaso tráfico. Las calzadas pasan a escaso metros de las viviendas del lado sur.
- **Foto 35:** Zona de máximo desequilibrio entre los tres carriles por sentido de la calzada y la escasa acera. Este tramo la acera discurre entre los pretilos metálicos y la valla metálica alta, que "blinda" la zona de vuelo sobre las vías del AVE y cercanías y protege las catenarias de posible lanzamiento de objetos.
- **Foto 36:** Zona del viaducto junto a la calle Acanto, en el momento actual sin acera en el lado sur, sin posibilidad de acceso a la zona de cines desde el viaducto, a pesar de encontrarse casi al mismo nivel en algún punto. Zona de máxima velocidad de los automovilistas.
- **Foto 37:** Muro interior en la zona del apeadero de Adif con fuerte impacto, tanto sobre el espacio urbano del viaducto, como sobre el edificio de SGI de alto valor arquitectónico y patrimonial. Se suceden en esta zona vallados obsoletos, pretilos con material ferroviario y acumulación de restos que dan una imagen deplorable al espacio público en el lado Adif.
- **Foto 38:** Zona de descenso del viaducto donde se alcanzan las máximas velocidades a pesar de la señalización vertical de limitación de 50 km en la mediana y de los limitadores y bandas horizontales en calzada. El espacio urbano se asemeja más a una autovía urbana que a una calle con limitación de velocidad.
- **Foto 39:** Conexión de Pedro Bosch con Méndez Álvaro con media rotonda partida e isletas que suponen desvíos al tránsito peatonal para primar los giros e incorporaciones entre los diferentes sentidos y calles laterales
- **Foto 40:** Imagen de la media rotonda del Méndez Álvaro. La desalineación de los ejes de la Calle Pedro Bosch y de Avenida del Planetario producida por el paso del viaducto elevado de la línea de cercanías multiplica los enlaces, giros y los recorridos peatonales en esta zona y deja zona no resueltas.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 31



Foto 32



Foto 33



Foto 34



Foto 35



Foto 36



Foto 37



Foto 38



Foto 39



Foto 40

4.1.4. Zona 4 Entorno viaducto Retiro

Espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Retiro entre Cerro de la Plata y calle Cocheras

- **Foto 41:** La unión de los bajos cubiertos del viaducto y la amplia zona deportiva estancial entre las calles Cerro de la Plata y Cocheras forman una unidad complementaria de usos al aire libre y bajo cubierto en continuidad espacial.
- **Foto 42:** Las amplias canchas de baloncesto son la pieza central de este espacio. En la imagen un domingo a las 9:00 h antes de comenzar la intensa actividad de un día festivo. Son altamente frecuentadas en las tardes noches los días laborales y todo el día los fines de semana.
- **Foto 43:** Imagen de la intensa actividad una sábado por la tarde, con las pistas deportivas llenas y familias paseando en la zona de descanso.
- **Foto 44:** Pistas deportivas un domingo por la mañana con partidos a dos canastas o dividiendo la pista con grupos entrenando en una canasta.
- **Foto 45:** La intensidad de uso es algo menor las mañanas de un día laborable, pero las pistas siguen teniendo una amplia ocupación a lo largo de toda la semana.
- **Foto 46:** Grupos jugando un partido un sábado a segunda hora de la tarde, que es la hora de mayor intensidad de uso junto a los domingos por la mañana. La zona de las pistas está rodeada de vegetación y de cubierta arbolada que la protegen y separan visualmente de las otras zonas estanciales del área.
- **Foto 47:** Esta separación con vegetación permite que coexistan juntas el uso deportivo y la zona infantil anexa y otras zonas estanciales sin interferencias, con amplia variedad de públicos y edades sin problemas de coexistencia o de actividad.
- **Foto 48:** La zona infantil junto a las pistas de baloncesto tiene un gran uso toda la semana, a todas horas, tanto los días laborales por las mañanas y mayor por las tardes como los fines de semana.
- **Foto 49:** Esta zona elevada, tras el centro de Mayores Pérez Galdós, tiene un uso irregular, pudiendo estar muy ocupadas el resto de las plazas y esta zona vacía. En la imagen uno de los momentos de alta ocupación, frecuentada por mayores.
- **Foto 50:** Comparten espacios, zonas verdes estanciales frecuentadas todo la semana, zonas con bancos menos frecuentadas, una pequeña zona infantil muy poco usada y una terraza en la calle Hoyuelo. Al estar simultáneamente ajardinado, vallado, con bancos y jardineras se convierte en un espacio multiuso, donde incluso algunos juegan improvisadamente al fútbol en la zona pavimentada.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



Foto 41



Foto 42



Foto 43



Foto 44



Foto 45



Foto 46



Foto 47



Foto 48



Foto 49



Foto 50

- **Foto 51:** La separación física del muro de contención de la placita, tras el centro de Mayores Pérez Galdós, presenta deficiencias en el mantenimiento, con una acera estrecha, aparcamiento y una calle de acceso a los residentes que le separa del resto de las zonas estanciales.
- **Foto 52:** Las escaleras que salvan el desnivel y el talud de la calle Hoyuelos contribuyen a esta separación física y que puede motivar, en parte, su uso irregular.
- **Foto 53:** Las zonas estanciales con bancos y jardineras junto al Centro Pérez Galdós están permanentemente ocupadas. Se debe a la proximidad al centro citado, pero fundamentalmente al intenso tránsito peatonal de Avenida de Ciudad de Barcelona, Dr Esquerdo y la proximidad a las paradas de metro y de autobuses.
- **Foto 54:** Aspecto de la zona trasera del Centro Pérez en un momento semivacía.
- **Foto 55:** La calle cocheras es una calle de acceso a las viviendas y de aparcamiento, que termina en fondo de saco. Destaca la ausencia de arbolado a pesar de que la anchura de acera es suficiente.
- **Foto 56:** La acera es amplia en el lado de la plaza. La anchura de calle y la distancia a las viviendas permite la plantación de alcorques con arbolado de alto porte, que contribuiría a una mejora del acondicionamiento climático de la calle y de la plaza.
- **Foto 57:** La zona de la plaza junto a las instalaciones de la policía municipal están protegidas parcialmente del ruido ferroviario, con bancos, zonas estanciales, mesas de juego, etc. Su uso es menos intenso y frecuentado que los espacios centrales de toda el área.
- **Foto 58:** La perspectiva desde la zona elevada del viaducto permite hablar de una amplia plaza urbana con un mirador privilegiado desde la cota superior de la calle Pedro Bosch.
- **Foto 59:** La zona lateral de la calle Pedro Bosch. Junto al edificio de la EMT es un callejón, poco frecuentado, bien iluminado por lámparas de led, sin ningún banco ni apenas vegetación baja o arbolado de porte bajo que permita aprovechar este espacio.
- **Foto 60:** Las dos zonas verdes entre el callejón anterior y la calle Cerro de la Plata son completamente opuestas. La más próxima Av. Ciudad de Barcelona suele estar ocupada por personal de la residencial los Nogales en su ratos de descanso, por personal dada la proximidad de la calles frecuentes, el metro y el acceso a EMT. La próxima a las vías nunca está ocupada y tiene un transformado enterrado

Los espacios laterales tienen diferentes grados de ocupación y frecuencia de usos, pero en general adolecen de problemas de diseño, intensidad de usos que pueden ser mejorado pensando en la continuidad y accesibilidad a una espacio central permeable y con una intensidad de usos elevada a lo largo de toda la semana.

Es en estos espacios laterales, aparentemente residuales donde el rediseño urbano permitiría ampliar los usos actuales de la plaza con nuevos usos y con otros usos complementarios de los existentes.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA



Foto 51



Foto 52



Foto 53



Foto 54



Foto 55



Foto 56



Foto 57



Foto 58



Foto 59



Foto 60

4.1.5. Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela

Espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Arganzuela, entre las calles Tejo, Acanto y Méndez Álvaro.

1. Zona superior del viaducto

- **Foto 61:** Entorno de las obras del APR 02.06 Méndez Álvaro desde el viaducto. En primer término la línea de cercanías C-1-7-10 de Atocha a Méndez Álvaro con la pantalla acústica con numerosos grafitis.
- **Foto 62:** En primer término la pantalla acústica de Adif delimitando la vía de cercanías del parque de la calle Tejo. Se aprecia el desnivel desde el viaducto y la diferencia de tratamientos a ambos lados de la valla.
- **Foto 63:** Quiebro de la valla para pasar por debajo del viaducto en la zona de Méndez Álvaro.
- **Foto 64:** Vista del CEIP Plácido Domingo con el parque de la calle Tejo. A medida que el viaducto avanza hacia la calle Méndez Álvaro se van igualando las cotas con el parque hasta igualarse.
- **Foto 65:** Vista del parque a medida que las rasantes se van igualando separadas por la valla metálica del viaducto.
- **Foto 66:** Punto del viaducto en el que se igualan las cotas. A pesar de ello la acera queda encajonada entre el pretil metálico de la vía y la valla lateral. Discurren en paralelo la acera del viaducto y la senda del parque a pesar de lo cual los viandantes apenas cuentan con espacio para una accesibilidad que cumpla la legislación.
- **Foto 67:** Valla hormigón y metálica del parque de la calle Tejo que separa la estrecha acera del viaducto del parque. Una mejor integración de los bordes contribuiría a mejorar el tránsito peatonal y de otros modos por el viaducto y por el parque.
- **Foto 68:** Acceso a la estación de cercanías de Méndez Álvaro desde la acera del viaducto de Pedro Bosch. El escaso tránsito actual desde la calle Méndez Álvaro se verá ampliado con la puesta en marcha de las más de 1700 viviendas y las torres de oficinas del APR, en plena remodelación, que tendrán acceso a la estación desde esta entrada.
- **Foto 69:** En el lado sur el parque junto a la estación de Méndez Álvaro está aislado de la calzada por pretil, la acera se interrumpe a la altura de SGI por lo que constituye un parque con acceso desde Méndez Álvaro, sin posibilidad de salida hacia el resto del viaducto o la calle Acanto.
- **Foto 70:** Aspecto del parque de la calle de Pedro Bosch desde el acceso por la calle Méndez Álvaro. Es un parque aislado que queda delimitado por barreras en tres de sus lados, que condiciona su uso y que lo hacen poco atractivo, con presencia de chamizos y mobiliario urbano en mal estado.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 61



Foto 62



Foto 63



Foto 64



Foto 65



Foto 66



Foto 67



Foto 68



Foto 69



Foto 70

2. Zona inferior del viaducto

- **Foto 71:** Vista del viaducto desde la calle Acanto en la parte trasera de las instalaciones de Fenosa-SGI. Se aprecia la escasa diferencia de cotas entre el tablero del viaducto y la calle vallada en este tramo.
- **Foto 72:** Tramo final de la valla de las instalaciones de Fenosa-SGI con el autobús pasando por la cota superior de viaducto en este tramo.
- **Foto 73:** Final de la valla en un punto donde se podrían unir, con escasas diferencias de cota el viaducto y la calle Acanto. La vía de cercanías que separa ambos puede salvarse en varios punto al haber suficiente gálibo para el paso de trenes y la instalación de catenaria. Hay varios grafitis en los bajos en esta parte del viaducto municipal en la zona en terreno de Adif.
- **Foto 74:** Vista de la zona del viaducto en la zona sin vallado de Fenosa que permitiría la unión entre calles. Sería posible la cubrición con losa salvando el gálibo de trenes y la catenaria y que diera salida a la calle Acanto hacia el viaducto en este punto.
- **Foto 75:** Aspecto del espacio entre el muro de Fenosa SGI en el lado Adif con la vía de Atocha-Méndez Álvaro en el lado izquierdo y la inversa hacia Atocha con el túnel que lleva al salto del carnero en el lado derecho. Destaca el deficiente estado de mantenimiento del muro y de la valla de separación con el viaducto en el lado izquierdo
- **Foto 76:** Detalle de la conexión de vallas de Adif en rojo en el lado izquierdo y el fin de la valla municipal azul en el derecho. En la parte exterior además hay restos de verja oxidada, y de pretil con material ferroviario.
- **Foto 77:** En el lado de la calle Tejo la pantalla de hormigón que le separa del trazado de la línea de Cercanías Atocha Méndez Álvaro forma una pequeña banda verde que va ganado cota hasta acercarse a la cota del viaducto que se aprecia en la parte superior.
- **Foto 78:** La misma pantalla con grafitis en el giro de la calle Tejo. Se aprecia el desnivel mayor en este punto entre la calle y la cota superior del viaducto. Los desniveles pueden ser salvados dada la suave pendiente del parque en esta zona y la posibilidad de hacer senderos o rampas de pendiente adecuada
- **Foto 79:** Vista de los bajos del viaducto entre el lado de la calle Acanto y el de la calle Tejo. Se aprecia el muro de separación de las instalaciones de Gas Natural Fenosa con grafitis,
- **Foto 80:** Se aprecia el detalle de la valla alta en el lado sur de la cota superior para evitar la caída de objetos desde el viaducto a las vías y catenarias del AVE, media distancia y cercanías electrificadas a 3.000 v c.c. y 2.5 khz c.a..

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 71



Foto 72



Foto 73



Foto 74



Foto 75



Foto 76



Foto 77



Foto 78



Foto 79



Foto 80

4.1.6. Zona 6 Paseo de Invierno

Desde la calle Cerro de la Plata a la altura de Acanto hasta la calle Téllez y Comercio.

- **Foto 81:** Zona del Paseo de Invierno en la calle Cerro de la Plata con zona ajardinada asilvestrada Valle a las vías de Adif y las instalaciones e la calle Acanto inaccesibles desde el lado de Retiro.
- **Foto 82:** El tramo de Cerro de la Plata tiene una calle convencional con arbolado en la acera de las viviendas. Destaca la afección del ruido de los trenes que imposibilitan un buen uso estancial, en tanto no se instalen pantallas acústicas.
- **Foto 83:** Zona del encuentro de Cerro de la Plata con los bajos del viaducto de Pedro Bosch. Zona de aparcamiento no regulado, con ocupación irregular ligado a la Comisaría que puede desaparecer de esta ubicación.
- **Foto 84:** En la misma zona se observan los vallados de Adif y de las viviendas los laterales, en el tramo con peor acondicionamiento para el paseo y con escaso arbolado y vegetación.
- **Foto 85:** Zona del paseo de invierno bajo el viaducto de Pedro Bosch ocupada por el aparcamiento de la comisaría. Estas zonas podrían ampliar los usos deportivos y complementarios de la plaza al ser trasladada la comisaría.
- **Foto 86:** La valla de Adif se ensancha ligeramente en esta parte pero la ocupación de los vehículos no deja otro uso que el de aparcamiento.
- **Foto 87:** Las instalaciones provisionales de la Policía Municipal limitan el lado sur de la plaza pero interrumpen la continuidad de la traza del paseo de invierno.
- **Foto 88:** En el lado norte de las instalaciones existe un fondo de saco que permite el giro de los coches de la calle cocheras que interrumpe la traza del paseo de invierno. Hay una amplia explanada municipal con arbolado de gran porte que puede ser acondicionada para diversos usos pero que está permanentemente vacía por no tener continuidad y terminar en una valla cerrada.
- **Foto 89:** vista de la gran explanada junto a las vías de ADIF. Su amplitud y gran arbolado se ven condicionados por el alto nivel de ruido que produce el paso de trenes de cercanías a gran velocidad produciendo un ruido intenso y con gran frecuencia.
- **Foto 90:** La valla que delimita las instalaciones de ADIF cierra en seco el trazado del paseo de Invierno. La explanada tras la valla corresponde a la cubierta plana del falso túnel del salto del carnero ferroviario de la línea de cercanías C-5 que va de Méndez Álvaro a Atocha.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 81



Foto 82



Foto 83



Foto 84



Foto 85



Foto 86



Foto 87



Foto 88



Foto 89



Foto 90

- **Foto 91:** La valla de Adif que cierra el paso a la continuidad del paseo de invierno coincide con la calle Alberche en trinchera con su antiguo paso bajo las vías, actualmente clausurado y sin posibilidad de recuperación. Ambas vallas dificultan en el momento actual la continuidad del paseo de invierno en este punto.
- **Foto 92:** Existe una escalera metálica que conecta el final de la calle Alberche en trinchera con la zona trasera de los equipamientos de Daoiz y Velarde. Sin embargo no hay continuidad entre estos y la traza del paseo de invierno en este punto. Esta falta de continuidad hace que no haya uso en esta parte del paseo.
- **Foto 93:** En las zonas posteriores de los equipamientos de Daoiz y Velarde hay una zona infantil habitualmente muy frecuentada por padres e hijos, especialmente en fin de semana y una pista deportiva vallada con cierta frecuencia de uso.
- **Foto 94:** Zona estancial de la Calle Tellez junto a las anteriormente citadas habitualmente frecuentada por padres, hijos y abuelos que acuden a la zona infantil y en general por todo tipo de vecinos.
- **Foto 95:** Muro de ADIF, en el punto donde se produjeron los atentados del 11-M, con flores y mensajes de recuerdo de familiares y amigos de las víctimas en un espacio improvisado junto a un parterre que requiere un acondicionamiento adecuado.
- **Foto 96:** Parterre anteriormente citado junto al final de la zona peatonal de Daoiz y Velarde. La calle recupera el acceso de residentes con aparcamiento a ambos lados y arbolado en ambas aceras.
- **Foto 97:** En este punto la calle Tellez forma un falso fondo de saco, con unos bordillos en curva que ocupan los aparcamientos laterales, que permiten formar una falsa minirotonda y que cumplen su función, pero requieren un mejor acondicionamiento al trazado del paseo de invierno.
- **Foto 98:** Sección de la calle Tellez como calle convencional de doble sentido, acceso a garajes, aparcamiento en un lado, arbolado en ambos lados. El alto muro de ADIF se encuentra parcialmente flanqueado por cipreses y plantas trepadoras.
- **Foto 99:** Final de la calle Tellez con la calle Comercio. El trazado de la calle pasa a ser de coexistencia con adoquín para dar acceso a los garajes de residentes. La calle termina en un desnivel a la calle comercio que impide la continuidad directa hasta Atocha
- **Foto 100:** Las escaleras y jardineras que salvan el desnivel entre el final de la calle Tellez y el paso inferior de la calle Comercio. Suponen una barrera para la continuidad del paseo de invierno hasta Atocha y se encuentra poco frecuentadas, pero permiten el acceso al paso subterráneo y a la acera de la calle Comercio en sentido de subida hacia Avenida Ciudad de Barcelona.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



Foto 91



Foto 92



Foto 93



Foto 94



Foto 95



Foto 96



Foto 97



Foto 98



Foto 99



Foto 100

4.1.7. Resumen y diagnóstico del análisis de usos del espacio público.

Esta zona del sur de la Almendra es un área mixta está formada por un **ensanche tradicional**, maduro y consolidado, junto al nuevo de un **nuevo ensanche** de las tres últimas décadas en la zona de Méndez Álvaro por sustitución del tejido industrial por un nuevo tejido residencial y terciario.

En este entorno la composición tradicional de una pirámide con **demografía** envejecida se ve matizada por la incorporación en Retiro y en proceso en Arganzuela de nuevas viviendas y nuevos grupos sociales familiares que aportan mayor variedad a una demografía consolidada. Por ello los **usos cívicos** actuales necesariamente unen los propios de un barrio consolidado, y en parte envejecido, con los de la incorporación progresiva de nuevos vecinos, familias y un cierto rejuvenecimiento y reequilibrio de los grupos de edad y de sus demandas en el espacio público.

El eje cívico se ubica entre las dos mayores **zonas verdes** del sur de la Almendra (parque del Retiro y Tierno Galván) y muchas otras zonas verdes de barrio que se ven fragmentadas, divididas y a veces desconectadas por la numerosas barreas ferroviarias y de infraestructuras entre barrios y entre ambos distritos.

Los **equipamientos** en torno al eje cívico forman una concentración, tanto en el lado de Retiro como en el de Arganzuela, que acompaña al espacio público y zonas verdes en una agrupación que permite un gran potencial de dinamizar ambos distritos y servir a sus habitantes de forma más rica e integrada.

A este conjunto urbano se une la identidad de los **hitos arquitectónicos** destacables que están creando la identidad urbana de esta zona del sur de la almendra:

Una antigua periferia del ensanche del siglo XIX que ahora es ya central y que mantiene o está recuperando los antiguos contenedores industriales y de grandes instalaciones para los usos de equipamientos (Daoiz y Velarde, Nave de Motores, Fundación Catalina Suarez).

A ella se une el nuevo skyline del sur que se está formando en Arganzuela (torres de Retama, Repsol y torres del futuro APR) que con su nueva arquitectura definen un nuevo perfil urbano de una ciudad que está cambiando desde la década de los 90, se consolida en los 2000 y 2010 y que en la próxima década cerrará el proceso.

Los **procesos urbanísticos** de transformación en las pequeñas intervenciones de Retiro (APR de Metro, Granada Valderrivas, etc) y las grandes actuaciones pendientes de Arganzuela (principalmente el APR Méndez Álvaro Norte).

El **Eje cívico** es por ello una gran oportunidad de unir con espacio público, accesibilidad, transporte zonas verdes, equipamientos y usos cívicos en esta antigua periferia del sur de Madrid en un nuevo lugar central de la Almendra entre el ensanche consolidado y el nuevo eje urbano Méndez Álvaro-Atocha. Detallando el **uso del espacio público** de las distintas áreas que comprende el eje cívico destacamos lo siguiente:

Zona 1 Cavanilles.

En términos generales el espacio público en la calle Cavanilles está ampliamente dimensionado, tanto en la zona de aceras, como en la calzada, hay un buen zócalo comercial, con pequeños enclaves de terrazas al aire libre. Sin embargo, la calle adolece de un exceso de espacio infrutilizado y algunos tramos con escasa actividad comercial y en general una cierta falta de actividad para el importante espacio público actual que se encuentra desaprovechado.

Zona 2 Dr. Esquerdo.

La calle Dr. Esquerdo presenta una amplia sección, pero fuertemente desequilibrada hacia el lado asfalto, frente a unas aceras ocupadas, legal e ilegalmente, con múltiples elementos especialmente de aparcamiento en aceras y espacios residuales. Hay una fuerte presencia comercial, pero baja actividad estancial y escasa actividad de terrazas. Fuertes deficiencias de permeabilidad transversal, de pasos peatonales y de seguridad en los existentes. Hay afecciones negativas de ruido, velocidad, contaminación en aceras y en viviendas de plantas bajas.

Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch:

• **Zona superior del viaducto y rampas laterales de acceso.**

La parte superior del viaducto presenta el aspecto de una vía rápida urbana de tráfico rodado, escaso en horas valle, con altas velocidades, afección a las viviendas laterales y con deficiencias en las condiciones peatonales en la acera norte e inexistente en la acera sur que se interrumpe a la mitad del viaducto y queda cortada. Las conexiones con el entorno y con las áreas laterales son inexistentes, a pesar de que las cotas y condiciones técnicas permitirían mejorar estas conexiones. Hoy en día el uso del viaducto produce una escasa integración urbana, divide los cuatro barrios de los dos distritos colindantes y transforman un puente en una fuerte barrera urbana y de tráfico.

• **Zona inferior de viaducto.**

La zona inferior del viaducto en el lado de Retiro presenta dos áreas diferenciadas muy distintas en sus condiciones, una de aparcamiento con desigual ocupación y condiciones deficientes en el momento actual para acoger actividades si no se acondicionan las filtraciones goteras y calidad de la iluminación. Otra muy utilizada para usos al exterior, protegida del sol y de la lluvia en verano e invierno y con uso deportivo urbano y ciudadano bastante intenso a lo largo de la semana y especialmente los fines de semana.

Zona 4 Entorno viaducto Retiro.

Esta zona entre las calle Cocheras y Cerro de la Plata se ha transformado en una autentica plaza pública complementaria de la zona de Daoiz y Velarde. Si aquella es una agrupación de equipamientos cubiertos rodeados de espacios libres, esta zona es un conjunto de espacios libres y deportivos al aire libre, con el complemento de un viaducto que permite usos a cubierto en un espacio continuo, junto a zonas compartimentadas por la vegetación, con gran uso a lo largo de la semana. Existe una amplia variedad de edades entre gente joven en las pistas, padres con hijos y abuelos en la zona infantil y mayores en la zona estancial tras el centro de Mayores Pérez Galdós. Esto refleja la amplia necesidad de uso deportivo, social y ciudadano en una zona densamente poblada y con alta accesibilidad a la zona sur del distrito.

Los espacios laterales tienen diferentes grados de ocupación y frecuencia de usos, pero en general adolecen de problemas de diseño, intensidad de usos que pueden ser mejorado pensando en la continuidad y accesibilidad a una espacio central permeable y con una intensidad de usos elevada a lo largo de toda la semana. Es en estos espacios laterales, aparentemente residuales donde el rediseño urbano permitiría ampliar los usos actuales de la plaza con nuevos usos y con otros usos complementarios de los existentes.

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela.

- **Zona superior del viaducto y rampas laterales de acceso.**

El tratamiento del viaducto y de su entorno en la calle Méndez Álvaro es ambientalmente mejor que en el lado de Retiro, pero presenta problemas de anchura, accesibilidad, integración de vallas y espacios y tratamiento de desniveles. A medio plazo la puesta en marcha del APR 02.06 exigiría mayor integración con este ámbito. Destaca la fuerte actividad social a lo largo de la semana del CEIP Plácido Domingo al que se unirá el Instituto de la parcela dotacional del APR 02.06 en los próximos años en la calle Tejo y la intensa actividad comercial y de cines en la calle Acanto toda la semana y los fines de semana.

- **Zona inferior de viaducto.**

Si en la cota inferior de viaducto en Méndez Álvaro presenta buenas perspectivas para ser acondicionado como un espacio para actividades deportivas y variadas en directa unión con la plaza el lado de Arganzuela es todo lo contrario. El espacio se encuentra con sus pilas y taludes en zona Adif con diversidad de pantallas, muros de hormigón, pintadas grafitis, vallas de Adif, vallas privadas y municipales todas de distinto tipo y color que dan una aspecto descuidado y abandonado. Las diferencias de nivel entre la cota superior del viaducto y las calles Acanto y Tejo presentan posibilidad de ser adecuadamente tratados para salvar desniveles, mejorar la accesibilidad y conectar barrios y distritos a través del viaducto con los obras adecuadas.

Zona 6 Paseo de Invierno.

El tramo sur del Paseo de Invierno entre las calles Cerro de la Plata y Alberche está formado por una sucesión de calles convencionales, calles en fondo de saco, instalaciones provisionales, aparcamientos no regulados, explanadas y vallados muy heterogéneos, con el denominador común de su falta de tratamiento de jardinería y la intensa afección acústica que supone el paso constante de trenes a gran velocidad. La recuperación del paseo de invierno en esta zona requiere, el traslado de instalaciones, la construcción de pantallas acústicas y la mejora de continuidad entre los distintos tramos con una jardinería unificadora que mejore y acondicione los espacios.

El tramo norte se encuentra con desniveles, discontinuidades y tratamiento muy heterogéneos. En el momento actual se requiere una actuación que devuelva la continuidad, cierta homogeneidad de trazado, resuelva barreras, materiales, soluciones y desniveles para dar coherencia y continuidad al conjunto. Finalmente ha de destacarse, por su importancia y necesidad de recuerdo, un mejor tratamiento y uso más digno y adecuado, que el actualmente improvisado, al recuerdo de las víctimas de los atentados del 11 M en la calle Téllez, ya que es el uno de los cuatro lugares que no ha sido acondicionado específicamente a día de hoy.

5. ANÁLISIS DE LAS SECCIONES DE CALLES EN EL ÁMBITO PARA TRATAR DE OPTIMIZAR EL USO CÍVICO URBANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN SUS DIFERENTES MODOS

5.1. Calle Cavanilles:

La calle Cavanilles discurre desde la plaza de Mariano de Cavia hasta la calle de Doctor Esquerdo. Su orientación es NO-SE, cuenta con una longitud total de 620 m. y una anchura entre alineaciones de borde de 30 m, bastante uniforme en toda su traza.

5.1.1. Sección tipo actual

La actual sección tipo de la calle Cavanilles consta de aceras, relativamente amplias y dotadas de arbolado de alineación, banda de aparcamiento en línea en ambos márgenes y calzada bidireccional con dos carriles por sentido. En la tabla que sigue se desglosan detalladamente las dimensiones de estos elementos para los distintos tramos de la calle.

TRAMO	ACERA IZQ.	APARC. IZ.	CALZADA	APARC. DCH.	ACERA DCH.
Pza. M. Cavia – Schz. Pescador	8,60	-	14,00	-	7,40
Schez. Pescador – Narciso Serra	6,20	2,00	14,00	2,00	5,80
Narciso Serra – Juan de Urbietta	6,40	2,00	14,00	2,00	6,20
Juan de Urbietta – Abtao	5,50	2,00	14,00	2,00	6,20
Abtao - Sánchez Barcáiztegui	6,20	2,00	13,70	2,00	6,50
S. Barcáiztegui – Doctor Esquerdo	7,00	2,00	12,90	2,00	6,30



5.1.2. Análisis y posibilidades para estudio de alternativas.

- Si bien la distribución de la actual sección tipo de la calle Cavanilles ofrece suficiencia para albergar los distintos modos de movilidad que por ella transitan, se constata la descompensación entre la superficie dedicada al tráfico rodado y al peatonal, 60% - 40%, que prácticamente invierte los estándares deseables con el prisma de la movilidad urbana sostenible y la mejora de la calidad ambiental de la ciudad.
- Se podría pasar del actual 60% calzada -40% acera a un 35%-65% manteniendo para el tráfico rodado dos de los cuatro carriles actuales, lo que es perfectamente factible a la luz de los datos del tráfico circulante sin afectar prácticamente a su nivel de servicio.
- Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle.
- Con las referidas consideraciones, se podría incrementar en 8 m la anchura de calle dedicada a uso peatonal y ciclista, lo que permitiría desde introducir un paseo central hasta repartir repartir esa anchura en los laterales con la distribución que se considere más conveniente.

5.2. Calle Doctor Esquerdo:

La calle Doctor Esquerdo constituye el último elemento de lo que se concibió como el primer cinturón de ronda viaria de Madrid. Con una longitud total de 3.100 m discurre en sentido N-S desde la plaza de Manuel Becerra hasta la del Conde de Casal y en sentido NE-SO desde ésta hasta su final en la intersección con la avenida Ciudad de Barcelona. La anchura entre alineaciones de la calle es de 40 m en todo su trazado.

En nuestro ámbito de estudio, esta vía constituye la divisoria entre los barrios de Pacífico y Adelfas. A partir de la confluencia con las calles Granada – Andalucía, la mitad de su calzada se convierte en paso superior sobre la Avda. Ciudad de Barcelona, teniendo continuidad mediante la calle Pedro Bosch.

5.2.1. Secciones tipo actuales

En el ámbito objeto de propuesta, la calle doctor Esquerdo presenta dos secciones tipo diferenciadas por la presencia del paso superior:

- Tramo Cavanilles- Granada/Andalucía: En este tramo los 40 m. de la sección tipo se reparten entre aceras dotadas con arbolado de alineación, aparcamientos en línea en ambos márgenes, calzada bidireccional con 4 carriles por sentido y mediana central de separación, que ocasionalmente se convierte en carril adicional de espera para giros a izquierdas. Sus dimensiones detalladas son:

ACERA IZQ.	APARC. IZ.	CALZADA IZ.	MEDIANA.	CALZADA DCHA.	APARC. DCHA.	ACERA DCHA.
4,50	2,00	12,00-	3,00	12,00	2,00-	4,50

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



- Tramo Granada/Andalucía – Avda. Ciudad de Barcelona: En este tramo se inicia el paso superior sobre la Avda. Cdad. de Barcelona que continúa posteriormente, ya con la denominación de calle Pedro Bosch, para salvar las vías ferroviarias. De los cuatro carriles por sentido, dos se integran en el paso superior y los otros dos en las vías laterales de conexión con la Avda. Cdad. de Barcelona. La mediana central ve reducida su anchura y los márgenes de las calzadas elevadas incorporan barreras de seguridad. Las dimensiones detalladas de los elementos de esta sección son:

ACERA IZQ.	APARC. IZ.	CALZADA LATERAL IZ.	CALZADA CENTRAL IZ.	MEDIANA.	CALZADA CENTRAL DCHA.	CALZADA LATERAL DCHA.	ACERA DCHA.
4,50	2,00	6,30	6,80-	1,00	6,80	6,80-	5,80





5.2.2. Análisis y posibilidades para estudio de alternativas.

5.2.2.1. Tramo Cavanilles- Granada/Andalucía.

- La actual sección tipo en este tramo presenta una distribución del 70% calzada - 30% aceras y mediana, netamente descompensada a favor del tráfico rodado. Para este tramo el Plan Director de Bulevares plantea una sección 40% -60%, lo que significa mantener para el tráfico rodado dos de los actuales cuatro carriles por sentido.
- A la luz de los datos de aforos de tráfico, se constata la sobreabundancia de las actuales calzadas para las intensidades circulantes. Suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. pero en las puntas el nivel de servicio se verá resentido, evaluar la afección detallada tanto al eje como al viario de su entorno requerirá una modelización complementaria.
- Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle y las posibilidades de aprovechamiento complementario para carga y descarga, aparcamientos de motos y BiciMad y paradas de autobús.
- Manteniendo para el tráfico rodado 3 carriles por sentido se produciría una ganancia de 9 m para usos peatonales y ciclistas. Manteniendo 2 carriles por sentido, la ganancia sería de 15 m.

5.2.2.2. Tramo Granada/Andalucía -

- El tratamiento de este tramo ofrece posibilidades diferenciadas según se contemple la supresión del paso superior sobre la Avda. de la Albufera o el mantenimiento de la estructura.
- En el primer caso se requeriría disponer de un mínimo de tres carriles por sentido y la reordenación de los actuales movimientos de la intersección, lo que afectaría también a las actuales líneas de transporte público.
- En el segundo caso se considera que deberían mantenerse los dos carriles de cada lateral, pero deberían tratarse los espacios bajo los tableros del viaducto, eliminando cualquier posibilidad de invasión por el tráfico rodado de los mismos e introduciendo plantaciones, tanto a nivel del suelo como en los paramentos laterales de los estribos, que mejorasen la calidad ambiental y contribuyesen a la disminución de los niveles de ruido.

5.3. Calle Pedro Bosch:

La calle Pedro Bosch discurre como prolongación de Doctor Esquerdo, desde la Avenida Ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro. Con una longitud aproximada de 800 m, su trazado se desarrolla por el viaducto que cruza sobre la Avda. Ciudad de Barcelona y salva el gran paquete de vías ferroviarias que llegan hasta la estación de Atocha.

La concepción y características constructivas de esta infraestructura están realizadas primando exclusivamente el tráfico rodado, planteando en la actualidad graves deficiencias, e incluso carencias, para la accesibilidad y devenir peatonal por este vial.

5.3.1. Secciones tipo actuales

A efectos de tramificación podemos considerar la calle Pedro Bosch constituida por tres tramos, con características diferenciales en sus secciones tipo: Tramo inicial que incluye las rampas de conexión con la Avenida Ciudad de Barcelona, tramo intermedio que discurre en viaducto en su totalidad y tramo final hasta la semiglorieta de conexión con la calle Méndez Álvaro.

- Tramo inicial: Estructura sobre Avda. Ciudad de Barcelona y rampas laterales de conexión con esta vía. Cuenta con una anchura total de 28,5 m, en la que se incluyen los elementos de protección y balizamiento, distribuida de la siguiente manera:

ACERA IZQ.	CALZADA LATERAL IZ.	CALZADA CENTRAL IZ.	MEDIANA.	CALZADA CENTRAL DCHA.	CALZADA LATERAL DCHA.	ACERA DCHA.
---	7,20	6,50-	1,30	6,50	5,80-	1,00

En este tramo es de destacar la ausencia de acera izquierda y la reducida anchura de la derecha, que la inhabilita como itinerario accesible peatonal.

El tronco central para tráfico rodado cuenta con dos carriles por sentido y las rampas laterales con uno, que en la izquierda se amplía a dos para aumentar la capacidad de la espera en el semáforo que regula su intersección con la Avda. Ciudad de Barcelona.





- Tramo intermedio sobre estructura en viaducto: Con una anchura total de 21,50 m., cuenta con calzada simétrica de tres carriles por sentido separados por mediana estricta, acera derecha con el mismo insuficiente ancho del tramo anterior y acera izquierda inexistente. Todo ello con las siguientes dimensiones:

ACERA IZQ.	CALZADA IZQª.	MEDIANA.	CALZADA DCHA.	ACERA DCHA.
---	10,00-	1,00	9,50	1,00



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- Tramo final, desde la subestación del Cerro de la Plata hasta la intersección con Méndez Álvaro, con una anchura total de 23,20 m distribuidos según una sección simétrica con aceras y tres carriles por sentido separados por mediana, con las siguientes dimensiones:

ACERA IZQ.	CALZADA IZQª.	MEDIANA.	CALZADA DCHA.	ACERA DCHA.
2,00	9,00-	1,20	9,00	2,20

Debe reseñarse que la presencia de la acera izquierda queda interrumpida al final del tramo, sin solución de continuidad y sin que esta circunstancia esté señalizada, constituyendo una trampa para cualquier peatón desprevenido que se aventure por ella, que tendrá que deshacer el camino andado, puesto que no existe cruce peatonal y el paso a la margen opuesta es impracticable y peligroso, dado que hay que atravesar 6 carriles rodados y salvar la mediana.



5.3.2. Análisis y posibilidades

A la luz de los datos de los aforos, la actual sección tipo de Pedro Bosch está sobredimensionada para el tráfico que soporta y, por contra, presenta notables carencias y deficiencias en lo tocante a sus condiciones para el tránsito peatonal y ciclista.

Como en el caso de Doctor Esquerdo, suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. descendiendo el nivel de servicio en las puntas de días laborables, para sus actuales valores, si bien es previsible que estos valores descendieran al perder atractivo el uso de este vial como alternativa para el tráfico de paso de largo recorrido.

En todo caso, la reutilización de parte de la calzada actualmente destinada al tráfico rodado para usos estanciales, peatonales o ciclistas, no plantea ningún problema técnico ni constructivo, admitiendo incluso la plantación en jardineras o parterres de plantaciones de no excesivo porte, y, es más, facilitaría una mayor funcionalidad a las intersecciones con Avda. Ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.

5.4. Paseo de Invierno

El Paseo de Invierno está constituido por un sistema general viario que discurre desde la estación de Atocha hasta la calle Cerro Negro y es colindante a lo largo de todo su borde sur con el cerramiento del dominio público ferroviario.

Actualmente con traza fragmentada y heterogénea, comprende tramos de las calles Comercio, Téllez, pasaje del Alberche y Cerro de la Plata, con distintas características y que no tienen solución de continuidad ante la brecha que representa la calle Alberche entre Téllez y pasaje del Alberche, con una diferencia de cota de más de 6 m. entre sus rasantes, y la ocupación provisional del espacio comprendido entre la calle Cocheras y Pedro Bosch por instalaciones de la Policía Municipal.

5.4.1. Secciones tipo actuales

- Calle Comercio, entre Antonio de Nebrija y el paso inferior: Con una anchura de 23,5 m., repartidos entre: paseo peatonal provisto de zonas estanciales, de 14,0 m. de ancho, acera izquierda de 3,0 m., calzada con aparcamiento en hilera, de 5,50 m. y acera derecha de 1,0 m.



- Calle Téllez, entre Comercio y Alberche. Con 16,5 m. de anchura repartidos en dos aceras de 4,0 m. provistas de arbolado de alineación, una banda de aparcamiento en hilera y calzada de 6,0 m. Al aproximarse a la calle Alberche, frente a las instalaciones municipales de Daoiz y Velarde, se incrementa la anchura disponible al retranquearse el límite del D.P.F. Este espacio se aprovecha para mayor dotación de aparcamientos y sendas peatonales más amplias, terminando por convertirse en viario de coexistencia con calzadas y aceras al mismo nivel. Frente al centro deportivo municipal el tratamiento del espacio es exclusivamente peatonal, con áreas estanciales, pista de pádel y juegos infantiles.



- Intersección con la calle Alberche: Este punto constituye una brecha que interrumpe la continuidad del paseo, que se desarrolla en torno a la cota 608, al tener la calle Alberche la cota 601, muriendo en el cerramiento del antiguo paso subterráneo bajo las vías férreas ahora inutilizado. Esta barrera podría ser salvada mediante la realización de una estructura que conectase los bordes finales de la calle Alberche.





- Pasaje del Alberche, entre las calles Alberche y Cocheras: Con una anchura de 30 m., esta franja cuenta con una amplia acera de 7 m. estando el restante espacio en acabado terrizo y sin un uso específico en la actualidad.



- Tramo entre la calle Cocheras y Pedro Bosch: Con idéntica anchura que el tramo anterior, 30 m., su superficie se encuentra provisionalmente ocupada por instalaciones de la Unidad Integral del Distrito de Retiro de la Policía Municipal.
- Tramo entre Pedro Bosch y Cerro de la Plata: Los bajos del viaducto de Pedro Bosch se utilizan como área de aparcamiento no regulado. A partir del viaducto y hasta Cerro de la Plata se desarrolla una calle de 17 m. de ancho constituida por acera izquierda de 5 m., provista de arbolado de alineación, calzada de 9,5 m y acera derecha de 2,5 m., ésta, colindante con el cerramiento de Renfe sin pavimentar.



- Calle Cerro de la Plata: Con una anchura media de 18 m, su sección tipo consta de acera izquierda de 5 m., con arbolado de alineación, banda de aparcamiento en hilera de 2,4 m., calzada de 7 m en la que también se ha implementado una banda de aparcamiento y acera derecha de 2,6 m.



5.4.2. Análisis y posibilidades

Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto. Consideramos que no se trata tanto de remodelar secciones viarias como de tratar adecuadamente los espacios residuales y los que se vayan generando en zonas como la actualmente ocupada por las instalaciones de la Policía Municipal una vez se haya trasladado a su ubicación definitiva. Como ya se ha reseñado, el punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una somera pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal de mayor anchura que debería salvar una luz de 20 m.

6. ESTUDIO DE PROPUESTAS DEFINIDAS EN ESTUDIOS PREVIOS.

A. Estudios y planes en materia de movilidad:

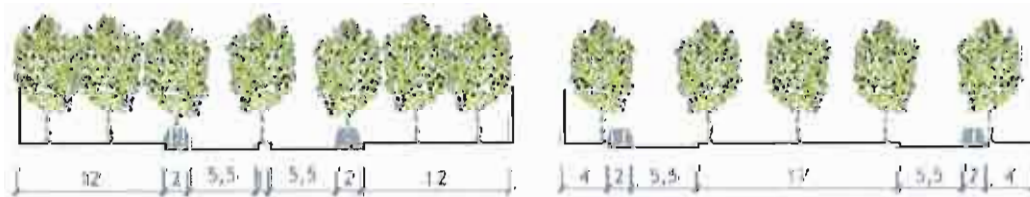
6.1. Plan Director de Recuperación de Bulevares.

El Plan Director para la Recuperación de los Bulevares, redactado en 2012 por el Instituto Juan de Herrera para el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, se plantea recuperar este tipo de vías, destruidas en su mayor parte por el desarrollo de la red arterial de tráfico a partir de 1.967, reinventarlos y extenderlos a toda la almendra central de la ciudad de Madrid propiciando la creación de una verdadera red de ejes urbanos en los que prime la calidad ambiental y la recuperación del espacio público sobre un modelo de movilidad sostenible.

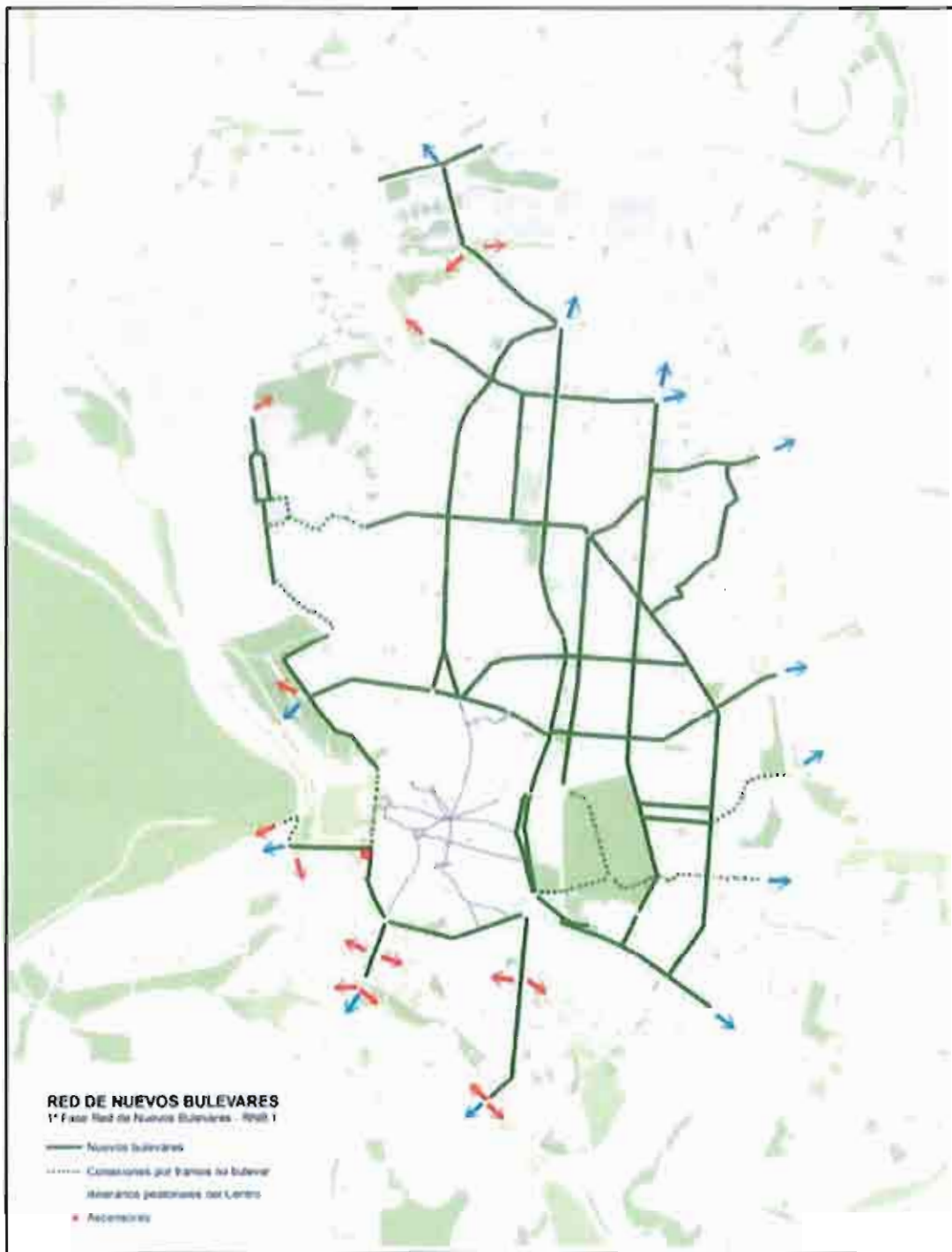
Se define el "nuevo bulvar" como una vía urbana de amplia sección y elevada calidad paisajística y ambiental, que cumple funciones de estructurador urbano y de espacio de paseo, ocio y relación social local, y en la que coexisten de manera equilibrada: una amplia plataforma peatonal, central o lateral, muy accesible y continua; una importante superficie vegetal y/o masa arbórea; así como bandas para bicicletas, transporte público y automóviles.

A partir de este concepto, el Plan Director establece la Red de Nuevos Bulevares de Madrid, conjunto de grandes ejes urbanos a transformar con el criterio de constituir una red coherente, continua y, sobre todo, funcional.

Formando parte de la red a implantar en la 1ª fase de actuación, RNB.1, se incluye la denominada "Ronda del Ensanche", la vía que delimitaba la extensión urbana planificada para Madrid en el XIX, rodeándola desde el NO hasta el SE. El tramo más meridional de esta ronda lo constituye la calle Doctor Esquerdo, para la que el Plan Director realiza unas propuestas orientativas de secciones tipo que corresponden a la denominada alternativa intermedia I-66, con un reparto de sección del 60%-75% para espacio peatonal y 25%-40% para el tráfico motorizado, con los siguientes esquemas orientativos:



Se adjunta seguidamente imagen con el esquema de la 1ª fase de la Red de nuevos Bulevares del Plan Director y de la ficha de tratamiento del denominado Eje 10, cuyo tramo 10.4 comprende Doctor Esquerdo desde la plaza Conde de Casal hasta la avenida Ciudad de Barcelona



Fichas de tratamiento de ejes
Eje 10 Avenida REINA VICTORIA, calles RAIMUNDO FERNANDEZ VILLAVERDE, JOAQUÍN COSTA, FRANCISCO SILVELA y DOCTOR ESQUERDO.

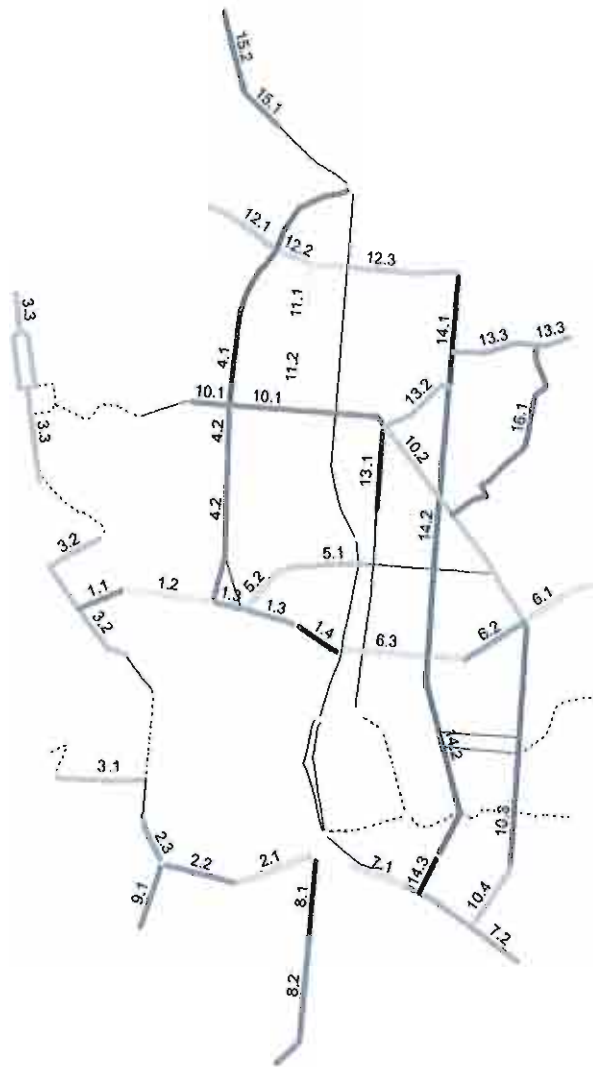
Información uso actual y justificación de la tramificación

El eje 10 está constituido por las calles que formaron en su momento la ronda del Ensanche, la vía que delimitaba la extensión urbana planificada para Madrid en el XIX, rodeándola desde el NO hasta el SE.

Eje estructurante y complejo, por su forma anular y gran anchura -40 metros- funciona como circunvalación interna de la ciudad soportando en la mayor parte de su desarrollo las intensidades de tráfico más altas de la ciudad -IMD entre 50.000 y 80.000, con picos de 100.000 en algunas zonas-. Los tramos se distinguen por los quiebros en el trazado, presentando un uso peatonal bastante diverso que los caracteriza en menor medida.

Tramos 1, 2 y 3 Intensidades de tráfico muy altas y la presencia de numerosos túneles y puentes hacen hoy poco atractivo el uso peatonal desde el cruce con el paseo de la Castellana hasta la avda. Mediterráneo. A pesar de esto, algunas zonas tienen un uso local más intenso a pie de calle, como la extensión del eje comercial de Bravo Murillo hacia la calle Orense y el centro comercial, o los frentes del barrio de Salamanca y la Guindalera -comercio y equipamiento-

Tramo 4 El tramo final de la calle Doctor Esquerdo tiene un carácter local más acentuado, al sumar el uso comercial en planta a una disminución relativa del tráfico rodado.

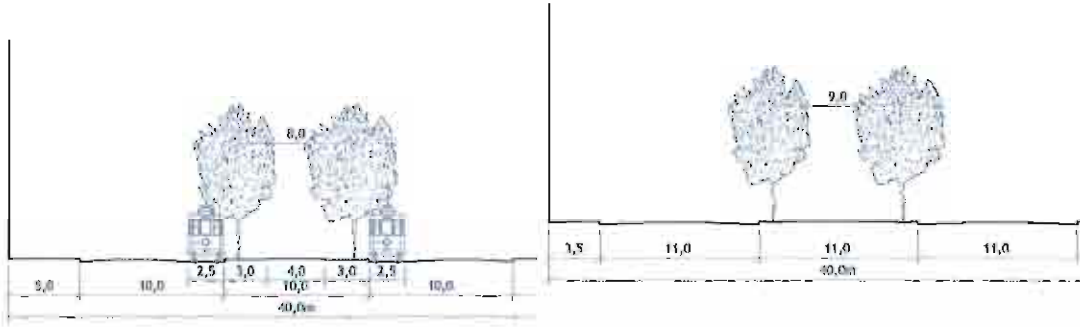


Información secciones

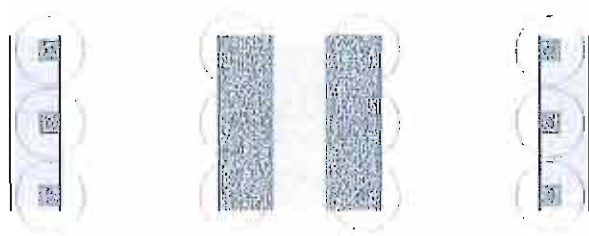
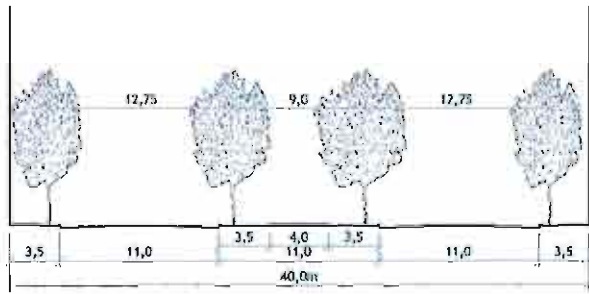
SECCIÓN BULEVAR HISTÓRICO

Tramo 1 Calle Raimundo Fernández Villaverde.

Tramo 2.1 Calle Joaquín Costa



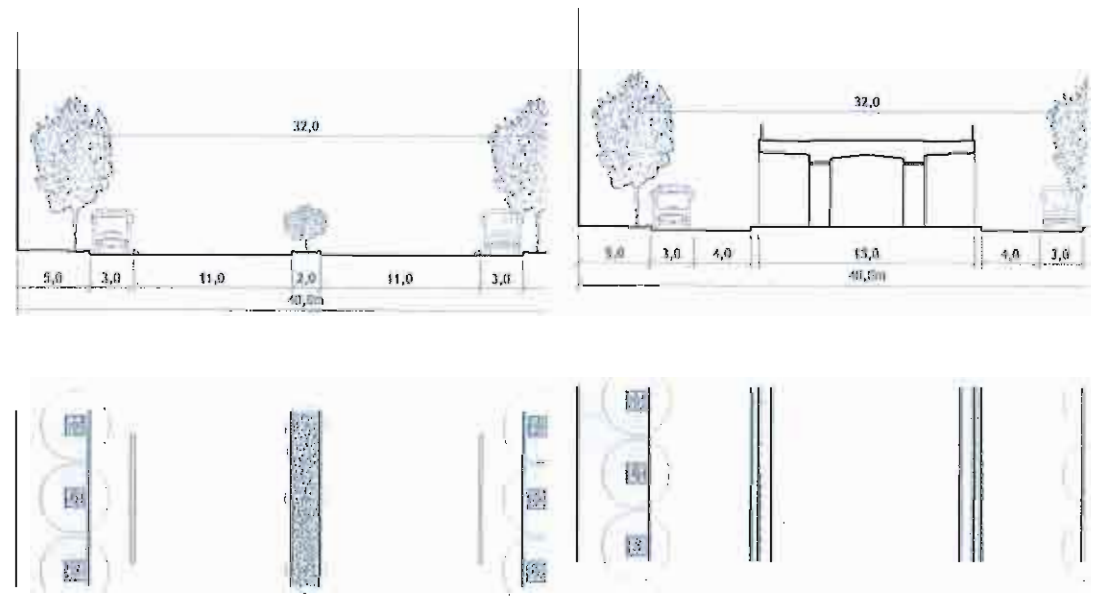
Tramo 2.2 , 3, 4 y 5 Calles Joaquín Costa, Francisco Silvela, Doctor Esquerdo



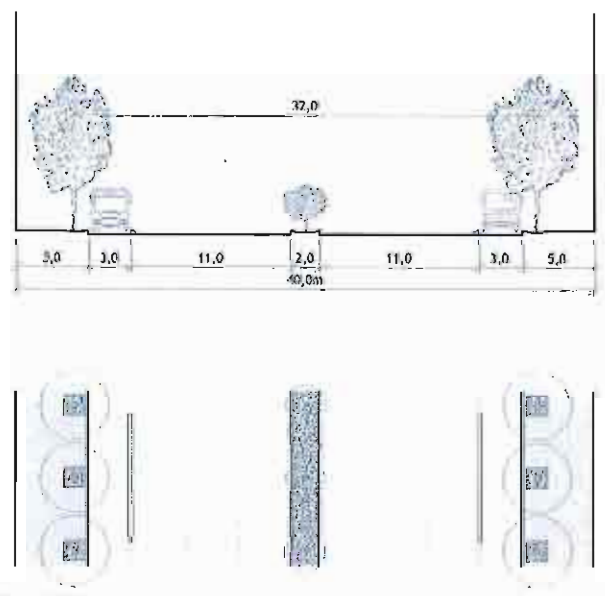
SECCIONES ACTUALES

Tramo 1 Calle Raimundo Fernández Villaverde

Tramo 2.1 Calle Joaquín Costa



Tramo 2.2, 3 y 4 Calles Francisco Silvela, Doctor Esquerdo



Propuesta de tratamiento

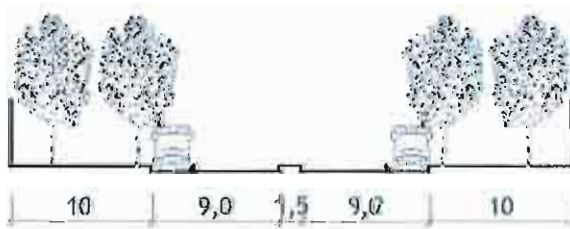
PROPUESTA ORIENTATIVA DE SECCIÓN TIPO

Tramos 1, 2 y 3: Avenida Reina Victoria –desde Pablo Iglesias- y calles Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela, Doctor Esquerdo – hasta avda Mediterráneo-

Opción (1)



Opción (2)



Dadas las oportunidades que ofrece el eje para redefinir la calidad urbana del centro de Madrid y la complejidad del problema de movilidad planteado, se propone convocar un concurso internacional en el que se podría reconsiderar la sección. Existen dos opciones básicas, que incluso se podrían utilizar según subtramo:

(1) **Sección C40 i-66%** Recuperar el andén central histórico pero ampliándolo al menos a 17 m para evitar el efecto "Reina Victoria". La calzada quedaría reducida a 7,5 metros

(2) **Sección A40 i-50%** Mantener una parte importante de funcionalidad para el tráfico rodado (50% sección). En esas condiciones, el bulvar tradicional con andén central, no funcionaría. La solución sería ampliar las aceras de manera simétrica hasta alcanzar el mínimo de 10 metros en cada lado de la calle, manteniendo unas calzadas de tres carriles por sentido, uno de ellos con ancho suficiente para transporte público

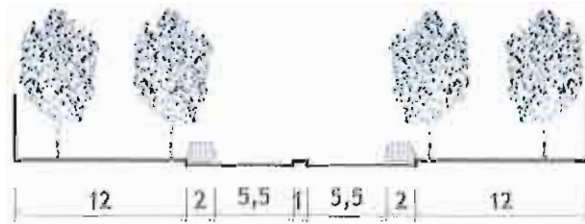
Especial atención merecerá la resolución de la serie de puentes y túneles concentrados entre el paseo de la Castellana y la calle Saenz de Baranda, y la continuidad a través de las numerosas plazas, actualmente nudos de tráfico.

Tramo 4: Doctor Esquerdo –desde avda Mediterráneo-

Sección A40 i-66%

Se propone la ampliación simétrica de aceras con unas condiciones que la justifican similares a las del primer tramo del eje.

Dos carriles por sentido, uno de ellos con ancho suficiente para transporte público, más banda de aparcamiento.



DETERMINACIONES PRINCIPALES^a

Tramos	Instrumento de desarrollo	Nº mínimo alineaciones arbolado	Proporción sección peatonal*	Plataforma peatonal mínima*	Permeabilidad transversal y continuidad ^b	Aparcamiento acceso TP	Aparcamiento residentes
1	Concurso	4	60-75/45-59 %	17/9 metros	L ^f	No	No
2	Concurso + P.E. ^d	4	60-75/45-59 %	17/9 metros	S ^c +L	No	No
3	Concurso	4	60-75/45-59 %	17/9 metros	L	Estudio	Estudio
4	Concurso + P.E. ^e	4	60-75%	12 metros	S+L	Estudio	Estudio

* Dependiendo sección-tipo finalmente adoptada: C40 I-66% / A40 I50%^a La definición precisa de estas determinaciones se hace en el apartado 4.3.2 del Plan Director, aunque el concurso a convocar podría proponer la reconsideración de dichas determinaciones^b C=tráfico compartido en laterales; S=cruce señalado a mitad de tramo; L=continuidad pasos a eje 1 kilómetro. ^c Subtramo Avda. America-Calle Cartagena ^d Plan Especial para el subtramo Calle de Joaquín Costa, ambos lados ^e Plan Especial para los subtramos, Calle de O'Donnell - calle de la Moneda, lado este; Avenida del Mediterráneo-calle de Granada, lado este. ^f Recuperar la continuidad desde el bulevar existente en Reina Victoria y la glorieta de Cuatro Caminos

Otras PLANIFICACIONES MUNICIPALES de especial relevancia

Tramos	Vía Ciclista (PDMC)	Carriles Bus (EMT)	Plan Calidad Paisaje	Proyecto Madrid Centro	Plan Acción Contaminación Acústica
1	--	Existente	Prg. rondas ensanche	Caminos del río	si
2	--	Existente	Prg. rondas ensanche	Áreas rehabilitación	si
3	--	Propuesto	Prg. rondas ensanche	Áreas rehabilitación	si
4	--	Propuesto	Prg. rondas ensanche	Áreas rehabilitación	si

6.2. Plan Director de Movilidad ciclista.

El Plan Director de Movilidad Ciclista redactado en 2008, PDMC2008, ha sido revisado y actualizado en noviembre de 2016 por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, estando pendiente de aprobación en la actualidad. Esta revisión no constituye un nuevo plan detallado y sistemático sino, más bien, una revisión de la estrategia con el objetivo de promover la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía con el objetivo temporal de 2025.

El PDMC2016 actualiza y reformula los objetivos del PDMC2008, estableciendo los siguientes:

1. Establecer una política municipal de la bicicleta.
2. Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
3. Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.
4. Favorecer el uso inclusivo de la bicicleta.
5. Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
6. Apoyar la lucha contra el cambio climático.
7. Favorecer hábitos saludables de la población.
8. Reducir la inseguridad vial.
9. Propiciar la recuperación del espacio público.
10. Dinamizar la participación y favorecer la actividad social alrededor de la bicicleta

La ejecución de la red de vías ciclistas previstas en el PDMC08 ha sido muy desigual y supeditada a una serie de circunstancias ajenas al Plan Director que dificultaron su desarrollo desde el primer momento y finalmente supusieron el bloqueo total de los programas infraestructurales. La crisis económica desde 2008 hasta la actualidad, así como el enorme endeudamiento del Ayuntamiento de Madrid debido a la obra del soterramiento y ampliación de la autovía de circunvalación M-30 en el sur de la almendra central frenaron de golpe las inversiones en la ejecución de la red ciclista.

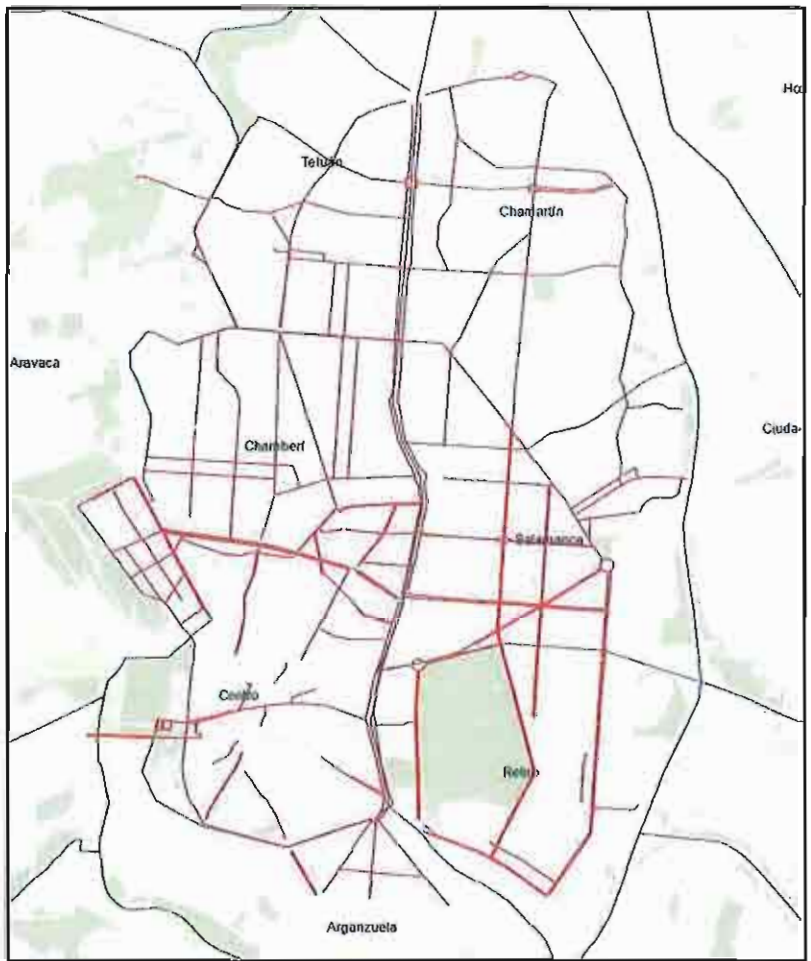
Después la ejecución de los primeros itinerarios ciclistas mediante el Plan E en el año 2009 y las críticas recibidas por todos los colectivos y asociaciones, incluso ajenos al mundo de la bicicleta, se da un giro de 180° grados en la planificación de la red ciclista. Debido a las limitaciones presupuestarias y la dificultad técnica del desarrollo de los ejes principales así como el escepticismo generalizado sobre la conveniencia de las elevadas inversiones necesarias para habilitar la infraestructura ciclista así como la candidatura fallida para acoger los juegos olímpicos de 2016 (uno de los principales motivos para sacar a concurso el Plan Director de 2008), la planificación de la red ciclista abandona las determinaciones del PDMC para abrir un nuevo capítulo que se puede definir como "incrementalismo" o una "planificación flexible", donde se pretende conseguir los mismos objetivos mediante sucesivas aproximaciones o ajustes, métodos que suponen todos ellos un cuestionamiento en profundidad del método racional y comprensivo que, de algún modo, caracterizaba el anterior plan.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

Las actuaciones de los años posteriores se han caracterizado por ser unas intervenciones flexibles y a corto plazo, aprovechando proyectos de oportunidad, resolviendo problemas puntuales detectados o actuando según una necesidad concreta.

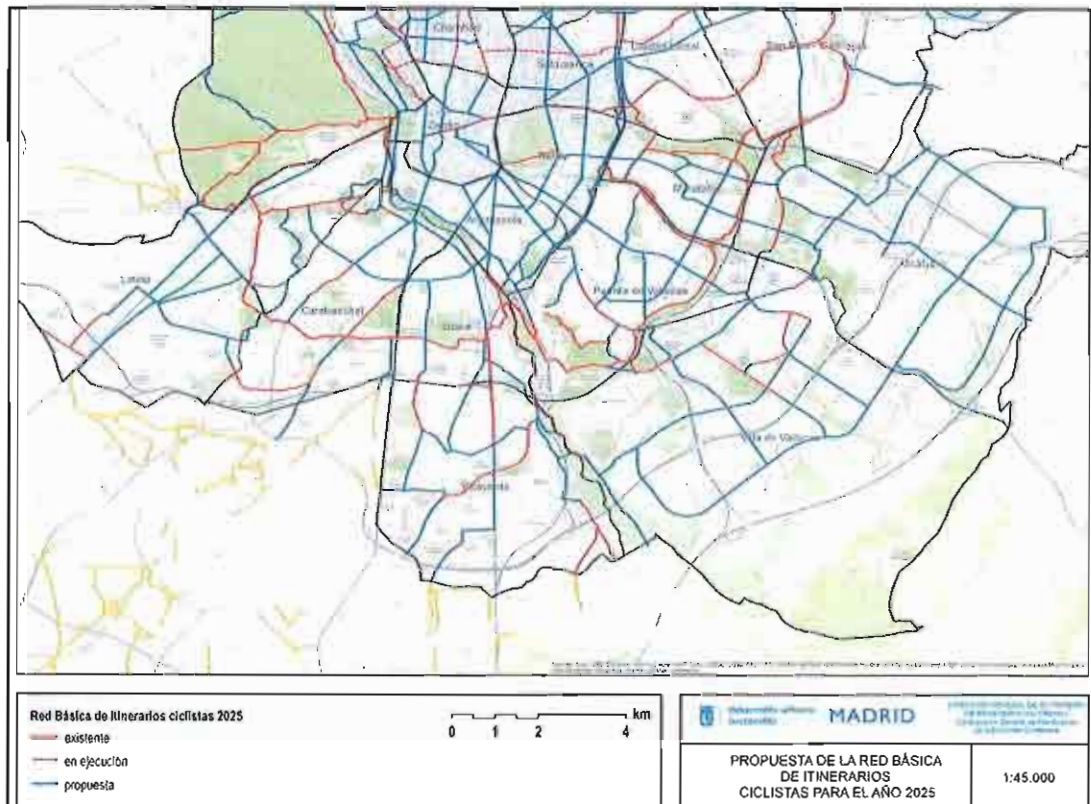
Desde 2013 se empieza a implantar de forma sistemática el denominado "ciclo-carril" o "ciclo-calle", que se ha extendido de manera generalizada a la mayoría de las calles con más de un carril por sentido de la almendra central de Madrid, así como en algunos tramos de calles de un sólo carril por sentido. En total son más de 150 km de la red viaria señalizados como "ciclo-carriles". El motivo de la implantación extensiva de este tipo de señalización fue entre otros motivos la puesta en funcionamiento del servicio de bicicleta pública BiciMad en mayo de 2014. Con estas intervenciones se pretendía acondicionar mínimamente el viario para que los usuarios de la bicicleta circularan por la calzada y disuadir así de la circulación por las aceras por parte de los previsibles nuevos usuarios, muchos de ellos sin experiencia previa.

En la imagen que sigue se muestra la red de ciclocarriles realizada a fecha septiembre de 2016. En el ámbito del presente estudio sobre el Eje Cívico existen los ciclo-carriles de las calles Doctor Esquerdo y Ciudad de Barcelona, y la calle Granada como ciclo-calle.



Red de ciclocarriles a fecha septiembre de 2016

Con los referidos antecedentes y objetivos el PDMC2016 re-elabora la propuesta de red básica de itinerarios ciclistas para el año horizonte 2025. En la imagen que sigue se reproduce parcialmente, reflejando la zona sur de Madrid, el plano de dicha red.



Como se puede observar, en el ámbito de nuestro estudio se proponen itinerarios ciclistas como parte de la Red Básica que discurren tanto por el eje Doctor Esquerdo – Pedro Bosch, como por la Avenida Ciudad de Barcelona y la calle Méndez Álvaro.

6.3. Estrategia para la creación de una red de itinerarios peatonales en la Almendra Central de Madrid.

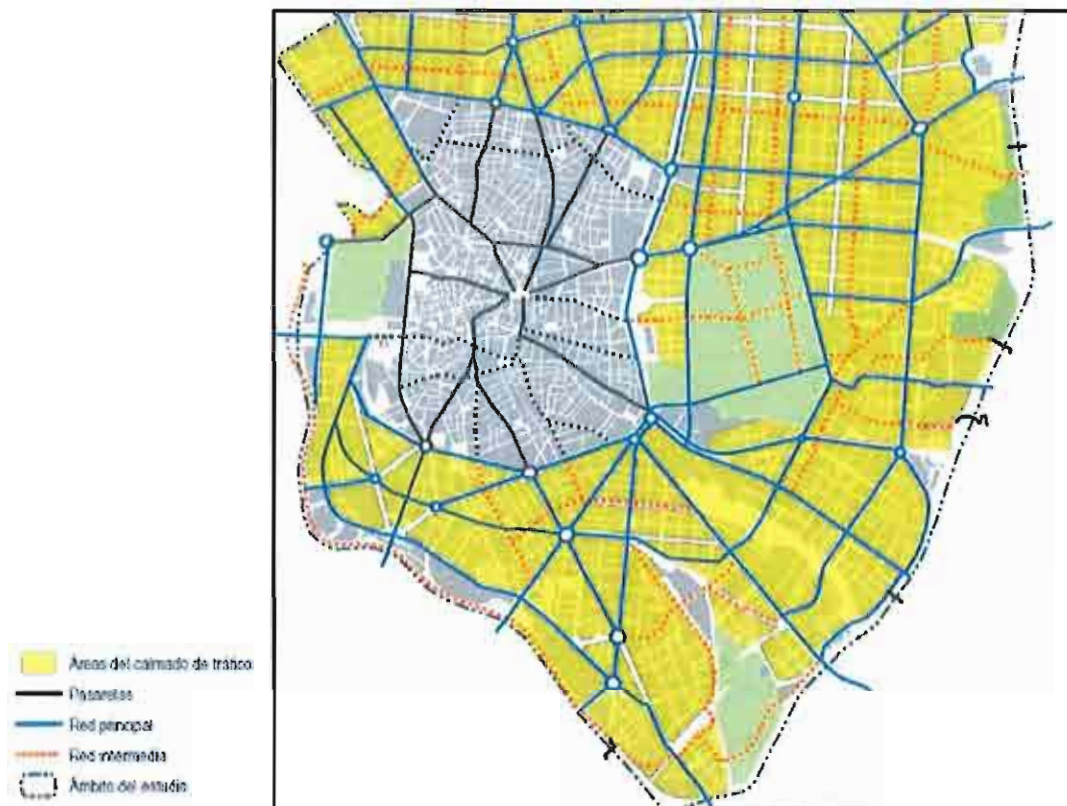
Hasta tanto se realice un Plan Director de Itinerarios Peatonales de Madrid, el documento de referencia sobre esta materia lo constituye el de “Estrategia para la creación de una Red de Itinerarios Peatonales en la Almendra Central de Madrid”, redactado en 2012 por encargo del Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad.

El documento desarrolla un sistemático estudio de la movilidad peatonal en un ámbito que comprende los distritos de Chamartín, Salamanca, Retiro, Centro, Arganzuela, Chamberí y Tetúan, además de incluir el barrio de Argüelles del distrito de Moncloa-Aravaca, con los objetivos de:

- Devolver el protagonismo al peatón en todas sus facetas (estancia, desplazamiento laboral, deportivo, recreativo, etc.)
- Recuperar espacio público de convivencia




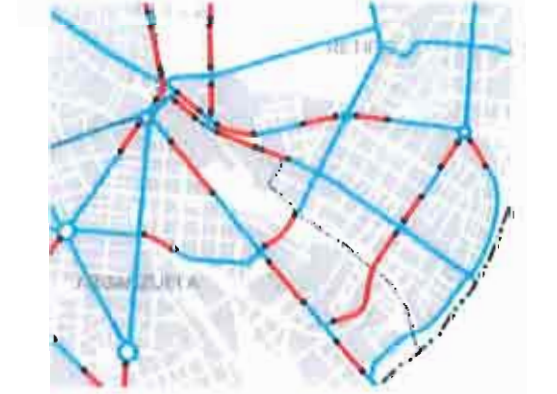
- Dar un salto cualitativo y cuantitativo en la adaptación de la ciudad a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad, en particular al Reglamento Técnico de 2007 que desarrolla la Ley 8/93 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid y a la Orden Ministerial VIV 561/2010.
- Facilitar los desplazamientos peatonales entre los barrios de la Almendra Central de la ciudad
- Conectar las áreas de mejora peatonal ya realizadas y formalizar una malla de itinerarios peatonales en dicho ámbito
- Contribuir al calmado del tráfico y la potenciación de los modos más sostenibles de desplazamiento (viandantes, ciclistas y transporte colectivo)

Para ello precisa los conceptos y cualidades de itinerario y red peatonal, estudia los datos y condicionantes de la movilidad peatonal en la almendra central, establece la metodología, estándares de calidad y prioridades, y propone el establecimiento de una red peatonal básica y otras mejoras, culminando con un paquete de programas de intervención para la implementación de la Estrategia.





Red peatonal básica y áreas de calmado de tráfico (zona sur de la almendra central)

Dado el interés y aplicabilidad de buena parte de estas medidas para el presente estudio, se transcriben seguidamente las determinaciones de sus fichas que tienen relación directa con el ámbito del Eje Cívico.

PROGRAMA	IMAGEN
<p>01.- Ampliación de aceras de sección crítica.</p> <p>Con el objetivo de garantizar que la Red Principal de Itinerarios Peatonales de la Almendra Central cumpla los requisitos de la legislación estatal de accesibilidad (Orden VIV/561/2010 de accesibilidad en espacios públicos urbanizados) en cuanto a dimensiones de la banda de tránsito peatonal</p> <p>En la ficha se debería incluir la calle Pedro Bosch, que forma parte de la Red Principal Peatonal y tiene aceras con ancho insuficiente, y en algún tramo inexistentes.</p>	
<p>02.- Reequilibrio de la sección peatonal.</p> <p>Da el primer paso en la configuración de una red peatonal de calidad en la Almendra Central, aproximando la red a dos parámetros de referencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una franja de tránsito peatonal de 3 metros libre de obstáculos • un mayor equilibrio entre calzada y acera, incrementando la proporción peatonal hasta el 25% de la sección. 	
<p>03.- Arbolado.</p> <p>Para incrementar el atractivo, la calidad ambiental y la protección respecto al sol de los itinerarios peatonales que constituyen la Red Principal de la Almendra Central.</p> <p>En la ficha se debería incluir la calle Pedro Bosch, que forma parte de la Red Principal Peatonal y carece de arbolado.</p>	
<p>04.- Permeabilidad de la red transversal.</p> <p>Con el propósito de facilitar la recuperación de la ciudad como lugar de convivencia y socialización, evitando la primacía del carácter circulatorio de las calles y, por tanto, reconstruir el contacto entre sus márgenes. En particular, se trata de evitar la existencia de tramos de la Red Peatonal Principal en los que no haya opción formalizada de cruce a distancias mayores de 200 metros.</p> <p>La ficha incluye a Dr. Esquerdo y Pedro Bosch.</p>	

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

PROGRAMA	IMAGEN
<p>05.- Mejora peatonal en intersecciones.</p> <p>Para reducir los inconvenientes que presenta el cruce peatonal en buena parte de las intersecciones de la Red Principal. Dos terceras partes de dichas intersecciones presentan dos o más deficiencias (rodeos, falta de cruce, falta de refugio o semaforización desfavorable para los peatones).</p> <p>Incluidas en la ficha figuran las principales de Cavanilles, Doctor Equerdo y Pedro Bosh</p>	
<p>07.- Extensión de las zonas de prioridad peatonal (zonas 30).</p> <p>Para contribuir a la mejora peatonal, la red viaria con una jerarquía inferior a la principal puede ser concebida con una velocidad máxima de 30 km/h, tal y como se está extendiendo en las ciudades europeas y en algunas ciudades españolas.</p> <p>En algunos casos, la tipología de zona 30 puede ser sustituida por otra modalidad de área de prioridad peatonal como es la denominada "calle residencial" (señalizada como S-28 por el Reglamento General de Circulación), cuyo régimen de circulación admite como velocidad máxima los 20 km/h.</p>	

6.4. Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid.

El Plan A: Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (en adelante Plan A) se conforma como una herramienta de ámbito local dirigida a reducir la contaminación atmosférica, contribuir a la prevención del cambio climático y definir estrategias de adaptación. El objetivo principal es garantizar la calidad del aire que respiran los madrileños y fortalecer la ciudad frente a futuros impactos climáticos.

Estas acciones para la reducción de la contaminación y la adaptación al cambio del clima, están diseñadas para contribuir a hacer de la ciudad de Madrid un entorno urbano caracterizado por una elevada calidad de vida y consolidar un cambio de la ciudad hacia un modelo urbano sostenible.

La estructura del Plan A se inicia con un diagnóstico de la situación actual en cuanto a contaminantes, marco normativo, características físicas y socioeconómicas, etc. Se realiza un análisis de la calidad del aire de partida y de las emisiones de contaminantes y gases de efecto invernadero y su contribución por fuentes. Se evalúan los resultados del anterior Plan de Calidad del Aire 2011-2015 y se realizan escenarios futuros bajo diversas hipótesis.

Como objetivos específicos se plantea:

- Cumplir la legislación europea y nacional en materia de calidad del aire.
- Alcanzar niveles de calidad del aire para partículas en suspensión acordes con el valor guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS).
- Conseguir una reducción en el año 2030 superior al 40% de las emisiones totales de GEI del municipio de Madrid respecto al año 1990, contribuyendo a los objetivos del Acuerdo de París y la Agenda Climática de la UE y en línea como la nueva Alianza de Alcaldes para el Clima y la Energía.
- Cumplir el compromiso de reducción del 50% de las emisiones causadas por la movilidad urbana en 2030, con respecto a 2012.
- Desarrollar una estrategia de adaptación frente a los efectos del cambio climático, disminuyendo la vulnerabilidad urbana frente a los riesgos asociados al calentamiento global.

Para alcanzar estos objetivos el Plan promueve el desarrollo de un conjunto de medidas estructuradas en distintos programas de acción: movilidad sostenible, regeneración urbana, adaptación al cambio climático y sensibilización ciudadana y colaboración con otras administraciones. Por último, el Plan A contempla un análisis del impacto y un plan de seguimiento y evaluación.

De las 30 medidas programadas, reseñamos seguidamente por su relación con el presente estudio algunas de las incluidas en las acciones de movilidad sostenible y regeneración urbana que consideramos de especial interés:

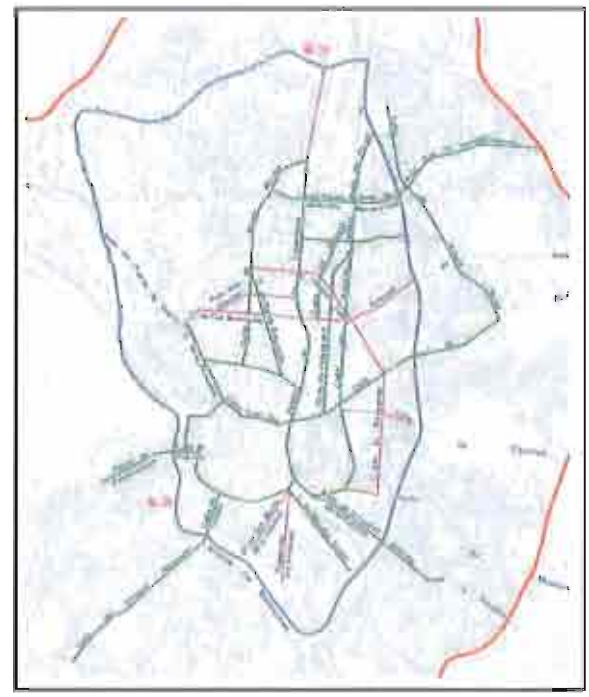
Movilidad Sostenible: Actuaciones sobre la red viaria y el espacio público dirigidas a reducir la intensidad del tráfico privado y a la promoción del transporte público y de modos activos de movilidad.

- Medida 1.- Área Central Cero Emisiones:
Delimitación de un Área Central de perímetro continuo y acceso restringido en la que se eliminará el tráfico de paso, con el objetivo de impulsar un nuevo modelo de movilidad bajo en emisiones que priorice al peatón, a la bicicleta, al transporte público y, en general, a los vehículos menos contaminantes.



- Medida 2.- Rediseño de las vías principales de distribución del tráfico y conexión periferia-centro: Actuación sobre los ejes urbanos principales reduciendo el espacio dedicado al automóvil a favor de medios más sostenibles, potenciando las infraestructuras específicas de soporte al transporte público, la movilidad ciclista y la recuperación de espacio para los peatones

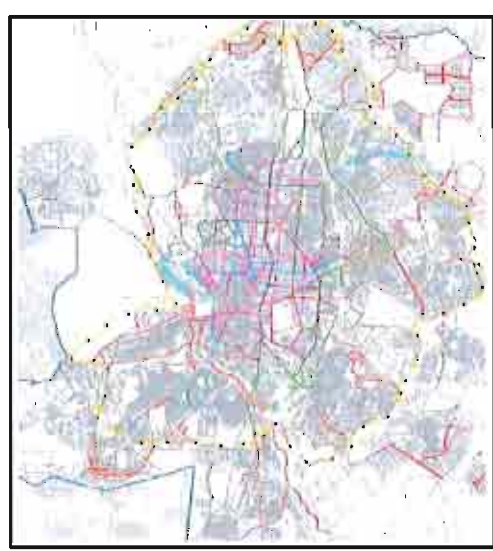
Entre las vías incluidas en esta medida están la Avenida Ciudad de Barcelona hasta Vallecas y la calle Doctor Esquerdo



- Medida 3.- Priorización de la movilidad peatonal: Intervenciones en espacio público ligadas a la regeneración urbana con incidencia directa en la movilidad de proximidad en los barrios, mejorando la calidad del espacio público, reduciendo la contaminación acústica y atmosférica y la siniestralidad, todo ello encaminado a crear entornos adaptados al peatón. Identificación y caracterización de la red peatonal y creación de zonas 30.

- Medida 4.- Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista: Revisión y ampliación mediante la creación de una red de itinerarios ciclistas segura, eficaz e integrada con los demás medios de transporte con el objetivo de alcanzar una cuota en la distribución modal del 5 % de los desplazamientos en 2025. En una primera fase (2017) se ejecutarán 30 Km de nuevos carriles bici en vías principales de la ciudad.

- Medida 5.- Ampliación del sistema de bicicleta pública y coordinación con el sistema del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM): Ampliar el número de bicicletas y el ámbito de actuación de BiciMAD a zonas de gran demanda, que permitan su uso de forma generalizada como modo de transporte diario y recurrente, a la vez que se renuevan las unidades y se desarrollan medios tecnológicos que posibiliten la integración completa de BiciMAD en la red madrileña de transporte público.0



- Medida 6.- Regulación del aparcamiento con criterios de calidad del aire: Gestión de la oferta de estacionamiento en destino con criterios de calidad del aire, tanto en superficie con Incremento de las bonificaciones y penalizaciones en relación con las emisiones del vehículo en zonas SER e implementación de nuevos sistemas de regulación del aparcamiento en destino, como en aparcamientos subterráneos con incremento progresivo de las plazas dedicadas a residentes en detrimento de la oferta de plazas de rotación.
- Medida 7.- Limitación de la velocidad en accesos metropolitanos y M-30: Con objeto de canalizar el tráfico con origen destino entre sectores de la periferia urbana y metropolitana por los anillos exteriores de circunvalación de la ciudad: M-40, M-45, se establece como velocidad máxima de circulación 70 km/h en las vías de acceso a la ciudad, desde su intersección con la M-40, y se extiende la limitación de velocidad a 70 km/h a todo el recorrido del anillo urbano M-30

Regeneración urbana:

- Medida 22.- Regeneración y rehabilitación de barrios: Desarrollo de la estrategia de regeneración urbana “Madrid Regenera” que abarca la rehabilitación del parque edificado (Plan MADRE), remodelación de espacios públicos, la producción energética local, la movilidad verde y de proximidad, la gestión de agua y materiales y la renaturalización de la ciudad.
- Medida 29.- Adaptación al cambio climático. Madrid+Natural. Soluciones basadas en la naturaleza: Desarrollo del programa Madrid+Natural como instrumento para incrementar la resiliencia urbana frente al cambio climático. Impulso de proyectos e implementación de soluciones basadas en la naturaleza con objetivo de adaptar la ciudad a las amenazas ambientales derivadas de las alteraciones climáticas. Intervenciones en edificios, barrios y en las grandes infraestructuras verdes y azules de la ciudad.

El marco temporal del Plan A contempla dos horizontes, 2020 para la consecución de los objetivos de calidad del aire exigidos por la normativa y un horizonte a más largo plazo, 2030, para la necesaria transición energética y consolidación de un modelo de ciudad de bajas emisiones.

B. Estudios y planes en materia de ordenación urbanística, de actuaciones y de usos.

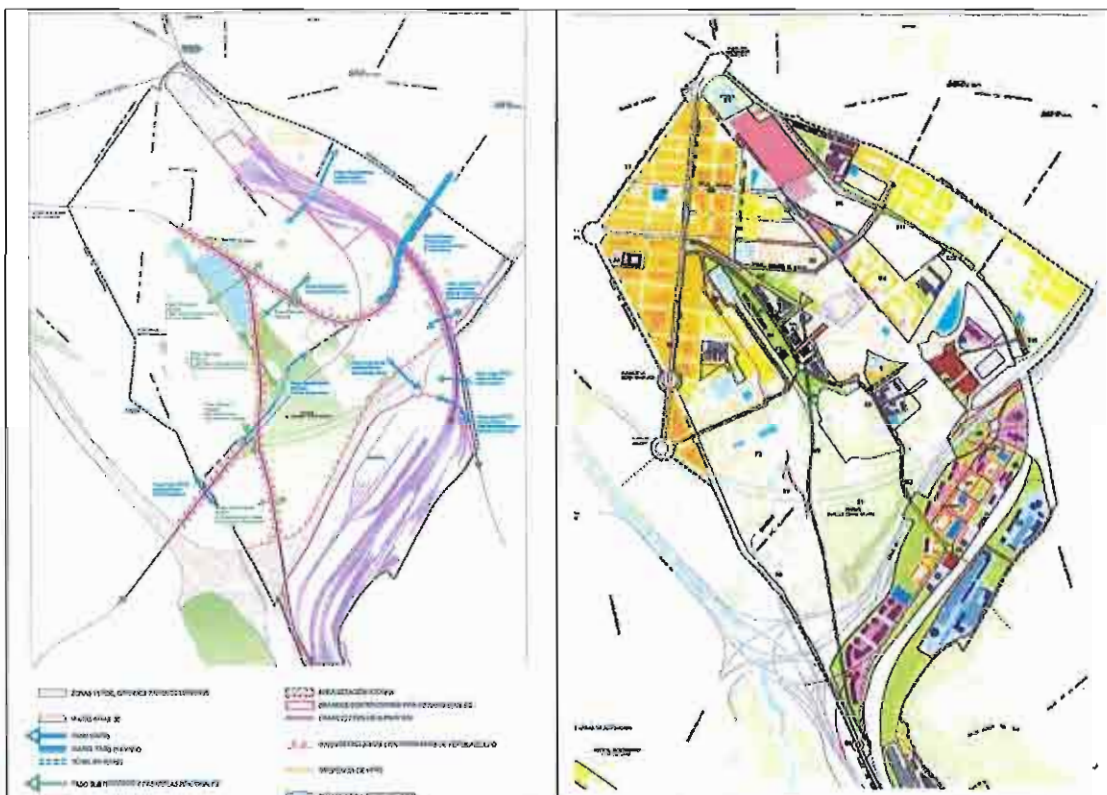
6.5. Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal.

El ámbito del Plan excede, con mucho, el del eje cívico y no incluye toda la parte de Retiro. El plan se estructura en torno a varias áreas temáticas de análisis que corresponden a temas urbanísticos de infraestructuras, movilidad, sociales, etc:

- Infraestructuras ferroviarias
- Permeabilidad viaria y movilidad
- Planeamiento
- Terciarización
- Habitabilidad y calidad de vida
- Equipamientos
- Sociología

Muchos de los análisis e información del documento siguen siendo válidos, a día de hoy, a pesar de haber sido redactado entre 2010-12.

El trabajo hace un amplio análisis de la movilidad en el ámbito con los sistemas de transporte, líneas intercambiadores, red viaria, principales atractores de la movilidad etc. Resultan interesantes los planos de barreras y pasos en la zona, de red viaria, de áreas de cobertura del transporte público, que muestra la escasez en Méndez Álvaro en el momento actual frente a la sobredotación de transporte público en el eje de Avenida Ciudad de Barcelona-Puente de Vallecas.

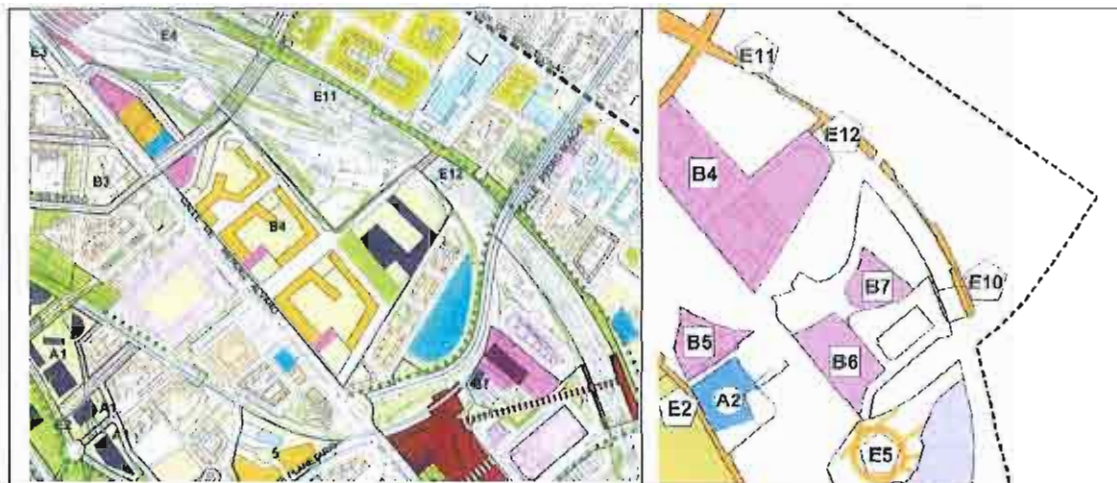


También se hace un análisis del planeamiento y de los procesos de terciarización actuales y las previsiones a medio plazo con el desarrollo del planeamiento en curso, Especialmente en el entorno de Méndez Álvaro, que muestran la formación y consolidación en los próximos años de un eje residencial-terciario-empresarial de edificios en altura en esta calle entre el entorno de la estación sur de autobuses y Repsol. También señala la consolidación de las últimas zonas y vacíos en Retiro.

Hay también un amplio recorrido fotográfico y de análisis de zonas verdes del área, aunque se circunscribe en especial al parque Tierno Galván

El análisis de los equipamientos y de la población por áreas del ámbito es interesante para el eje cívico aunque la diferencia de fechas introduce matices a considerar en el ámbito de la población.

El plan establece en las propuestas una serie de acciones numeradas por los distintos barrios y zonas de los que se componen los distritos.



Entre las propuestas más próximas al ámbito del Eje Cívico destacan en Retiro las siguientes:

E10 Nueva estación de cercanías Adelfas: se propone crear en el entorno de Adelfas una estación de cercanías que permita conectar las líneas que pasan en este tramo C-1, C-2, C-7, del corredor del Henares C-3, C-4, de Aranjuez y Parla con las C-1, C-5, C-7 y C-10 de Méndez Álvaro posibilitando a través de una conexión el intercambio entre líneas, evitando el intercambio en Atocha.

La falta de espacio en este punto entre vías que imposibilitaría la implantación de andenes intermedios, la interferencia entre líneas de cercanías y de Alta velocidad en este punto y la afección a la programación de tráfico ferroviario en el punto más crítico de la red con elevado tránsito, hacen difícil, cuando no inviable, esta propuesta en el momento actual.

E11 Paseo de Invierno: plantea la reordenación de la trasera urbana de los barrios de Retiro con las vías de FFCC de más de 1.500 m, desde la estación de Atocha a Calle 30, para convertirlo en un itinerario peatonal continuo. Para ello plantea la necesidad de un acuerdo previo Adif-Ayuntamiento, para rectificar los linderos y vallados permitiendo la continuidad espacial de todo el recorrido y dar un tratamiento

urbanizador homogéneo a todo el recorrido, estableciendo una continuidad peatonal a todos los equipamientos existentes tangentes al mismo

E 12 Calles Alberche y Cocheras: Propone restablecer la recuperación y ampliación peatonal del antiguo paso subterráneo existente entre las calles Alberche y Cocheras entre Retiro y Arganzuela. Como se ha comentado anteriormente esta opción es inviable ya que la ocupación de la traza del túnel por las vías de Cercanías del Pasillo verde ferroviario, la hinca de las pantallas correspondientes que interrumpen su trazado, la diferencia de cotas en la salida del túnel y la calle del nuevo APR 02.06 con un fuerte desnivel y la utilización como paso para un colector de dicho proyecto de urbanización.

También propone mejorar la conexión peatonal en la plataforma viaria de Pedro Bosch, para posibilitar la continuidad entre las zonas verdes existentes a ambos lados.

En el ámbito del eje cívico en Arganzuela destacan las siguientes propuestas:

E5 Nudo Calle 30 Méndez Álvaro: Se propone la creación de una macrorotonda, que sustituya al actual diamante de pesas bajo la calle 30 que da acceso a Abroñigal y al entorno de Entrevías. El objetivo era dar nuevo acceso a una gran operación residencial y terciaria en la zona de Abroñigal que pudiera incorporarse a una futura revisión del plan general vigente y que ha quedado paralizada.

B4 Terciario en Méndez Álvaro APR 02.06: contempla la ordenación como la nueva centralidad urbana del sur de la Almendra, que consolida a Méndez Álvaro como una operación fundamental para Madrid en los próximos años. (Propone aumentar la terciarización del 25 al 50%).

Propone conectar la parcela dotacional de 27.000 m² del ámbito con las calles Alberche y el "Paseo de Invierno". Esta posibilidad ha quedado invalidada por el desarrollo del proyecto de urbanización del APR que entierra la entrada y convierte el túnel antiguo en un colector.

B6 Terciario estación Sur de Autobuses: propone crear una centralidad en la estación sur incrementando la edificabilidad terciaria en la esquina sur que queda libre, reforzando el frente terciario a calle 30. Propone generar una nueva centralidad ligada al transporte metropolitano. Se plantea un "CRU Méndez Álvaro" conjunto de renovación urbana junto a la nave SGI y la nueva estación de Adelfas.

B7 Nave SGI Unión Fenosa: propone el mantenimiento de los usos terciarios en los dos ámbitos ocupados por Unión Fenosa de acuerdo a las modificaciones puntuales y plan especial. El Plan Director propone la flexibilización de los usos de la Nave de SGI poder introducir usos terciarios, comerciales o recreativos complementarios a los vecinos de Hipercor, los multicines o la ampliación de usos comerciales de la estación Sur de autobuses. Se plantea además que se complementaría con una nueva conexión peatonal por encima de Pedro Bosch, enlazando con la zona verde existente y con el futuro desarrollo del APR 02.06.

6.6. Revisión del Plan General de Madrid. Preavance 2012.

En el Preavance de revisión del Plan General de Madrid, que no se desarrolló finalmente, se hace referencia a la transformación del eje Pedro Bosch dentro de la actuación del Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal, que fue incorporado al Avance como una de las actuaciones singulares. Este ya ha sido anteriormente comentado y los contenidos recogidos en el avance son un breve resumen del citado plan.

Durante el proceso de sugerencias al avance si se recogieron diferentes comentarios-alegaciones referentes al citado eje de Pedro Bosch y las alternativas para de actuación.

6.7. Proyecto Madrid Centro.

En el documento de Avance del proyecto Madrid centro de 2010 se incorporaban las siguientes "acciones espaciales" en el entorno del eje cívico:

- **R-23 como una operación de recualificación en Cavanilles**
Pequeña intervención en el interior de una manzana con carácter de acción conjunta con los objetivos:
 - Relacionar el desarrollo de la zona con las acciones vecinas a promover creando una estrategia de conjunto.
 - Potenciar el uso público y dotacional para generar actividad relacionada con el vecindario.
 - Naturalizar los espacios libres.
- **T19 transformación de las oficinas de Metro**
Creación de programas dotacionales compatibles con los usos residenciales y las nuevas acciones del entorno, con los objetivos:
 - Desarrollo de programas dotacionales y estrategia conjunta con acciones cercanas.
 - Incluir los espacios libres y su apertura hacia la calle para los usuarios de las oficinas y residentes.
 - Programar aparcamientos necesarios para la célula urbana donde se encuentra.
- **T23 transformación de las instalaciones militares Granada Valderrivas**
Instalaciones militares en uno de los polos de mayor transformación. Objetivos
 - Relacionar la actividad a crear con la puerta de la ciudad C3
 - Relacionar la actividad y completar los usos de las acciones que se desarrollen en sus cercanías creando una estrategia de conjunto
 - Crear tejido dotacional a nivel de barrio
- **Centralidad en torno a Dr. Esquerdo Pedro Bosch.** Se recogía como la definición de una nueva centralidad distrital aprovechando las múltiples oportunidades concentradas en el tramo.

En el caso del Méndez Álvaro hacía una referencia amplia a esta zona como un polo tecnológico del sur de Madrid, junto con la Ciudad Universitaria y la Colina de Los Chopos, aprovechando el traslado de industrias.

Sin embargo, el fuerte proceso de transformación residencial, ya muy avanzado, y el paralelo proceso de terciarización impiden ya materializar ese campus tecnológico Sur que el plan propone. Lo que si queda patente es el papel de terciarización que los planes de 1985 y 1997 han generado en las últimas tres décadas.

6.8. Plan de calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid.

Más allá de la visión general que el plan aborda para toda la ciudad no se han encontrado referencias específicas en el plan para las calles Pedro Bosch, Méndez Álvaro y los barrios de Atocha, Adelfas y Pacífico. No obstante algunas de sus reflexiones son de gran interés y aportan una visión complementaria al presente trabajo y que se destacan a continuación.

La zona se considera, en una parte, como parte del ensanche moderno. Estos comentarios serían aplicables a los barrios de **Pacífico y Adelfas** en parte:

“.. valorando la calidad del paisaje como media alta, con la debilidad derivada de la escasez de áreas estanciales y elevado tránsito peatonal pero con posibilidad de recuperar espacio peatonal en glorietas y avenidas. No cuenta con la concentración de comercio y dotaciones culturales del ensanche burgués”

La otra zona a considerar es las nuevas manzanas renovadas del sur de **Adelfas y Atocha-Méndez Álvaro**. Estas se encuadrarían en los denominados ensanches recientes del PG de 1985 y PG 1997. Este se caracteriza por

“ el predominio de manzanas cerradas o semicerradas con edificios de 6 a 8 plantas, de ladrillo visto con falsos miradores, pocos accesos desde la calle y abundantes soportales. El espacio se caracteriza por un viario de unos 20 m de ancho. Los parques se integran en la retícula sin interrumpirla, mediante la sustracción de manzanas o completando bordes de las infraestructuras, ocasionando esto último la sensación de espacios residuales. La valoración global indica una homogeneidad muy alta en la escena edificada y en el espacio público, que produce una imagen monótona con ausencia de señas de identidad. El espacio privado afecta a la vida de calle, limitándola y reduce la presencia comercial. Las fortalezas se encuentran en el buen diseño arquitectónico que puede mejorar la escena edificada y la oportunidad de la amplitud del espacio público para proponer densificaciones de la vida urbana a todos los niveles, e incluso compensando las carencias de zonas cercanas”

En el apartado de bulevares de ensanche y rondas: algunas malformaciones y posteriores deformaciones destaca:

“...El modelo de los bulevares fue recogido por Carlos María de Castro en su proyecto de ensanche..., los bulevares de las Rondas envolviendo el norte del casco antiguo y algunos bulevares del Ensanche”

“Las modestas dimensiones de los escasos bulevares previstos en el Plan y las tergiversaciones en los procesos de trazado y construcción de la segunda mitad del siglo XIX, siempre en el sentido de la cicatería, limitarían su significado urbano”

".. En épocas recientes la subordinación a las exigencias del automóvil implicaría la supresión de los bulevares del norte del casco,..."

"...Así, los bulevares del Ensanche, que se mantienen, como los de Juan Bravo, Sainz de Baranda o Ibiza, nunca han llegado a tener una relevancia importante en la ciudad, teniendo más bien una impronta de "cercanía" de barrio, con uso sólo perceptible en épocas veraniegas. Pero constituyen unos soportes urbanos con gran capacidad de concitación de vida urbana. Si se inscribiesen en una perspectiva de cualificación y activación inteligente"

En el apartado de Glorietas de ensanche del S.XIX, persistencias y deformaciones, y poco acertados intentos de reconfiguración como elementos urbanos significativos añade:

"...La supresión de los bulevares de las rondas del norte del casco implicó la desaparición de las glorietas, cuyas huellas en algunos puntos persistieron, reducidas a isletas laterales."

Y añade:

"...En los 70, el desorbitado predominio de la ingeniería del tráfico significó la desaparición de otras, por la construcción de pasos elevados, como las de Atocha. La supresión del paso elevado de esta última Glorieta en los primeros 80 significó, un hito en la transición entre aquellas políticas del llamado "desarrollismo" y las nuevas estrategias de recuperación de la ciudad impulsadas por el primer Ayuntamiento democrático"

Los bulevares, glorietas y rotondas en la estrategia de cualificación del paisaje urbano de Madrid: la necesidad de una reflexión sobre los criterios y formas de intervención. Finalmente añade:

"...La estrategia del paisaje urbano de Madrid que abre el Plan de Paisaje debe conceder una atención destacada a esos elementos, por varios motivos concatenados:

- En lo que respecta a los bulevares, refiriéndonos tanto a los tejidos existentes como a los nuevos, deberá considerarse en primer lugar su capacidad para estimular flujos y confluencias de vida social, más complejos que su habitual circunscripción al paseo y la estancia en terrazas. Y en segundo lugar, será importante considerar su capacidad para conferir significados a entornos urbanos imprecisos y desdibujados en cuanto a su identidad"*

El plan incluye a:

- Méndez Álvaro como una unidad de paisaje de Ensanche reciente. Ámbito 2c.2c.
- Pacífico como parte del ensanche Moderno. Ámbito 2b.3b.
- Puerta de Atocha
- Puerta de Méndez Álvaro

Considera estas dos últimas como puertas viarias o ferroviarias de largo recorrido.

- Puerta de Atocha

"Espacio de concentración y representatividad ligadas al programa de EJES de cuyas propuestas tomaron como referencia el carácter de puerta."

- Puerta de Méndez Álvaro

"Espacio periférico enclavado en paisaje de restos industriales progresivamente colonizado por una nueva edificación residencial. Presencia terciaria en torres poco esbeltas formando fachada a la M30.

Aunque se localiza junto a la M30 ocupa un lugar próximo al Centro Histórico y a la estación de Atocha, a la que se vincula funcionalmente".

Entre las características perceptivas destaca:

-Elementos reconocibles:

Centro comercial de la ciudad, torres de uso terciario, centro de ocio.

El tejido en el entorno norte de la estación está desdibujado

-Predominancias y protagonismos; evocaciones

Evocaciones de periferia industrial en remodelación y desestructuración funcional.

Buena accesibilidad externa.

-Valoración del paisaje:

Al abandonar la estación se destaca el eje visual creado por las torres terciarias, alineadas a la avenida de la Paz, al lado del centro comercial Méndez Álvaro. Este sugiere una dirección falsa, que no es la que lleva a la entrada de la ciudad. Por otro lado, la calle que lleva al centro de la ciudad (calle Méndez Álvaro) no está señalada de manera particular.

El plan recoge un programa REVER de rearticulación de zonas verdes: la trama verde. En este no se recoge específicamente este Eje cívico. sin embargo, de acuerdo a los criterios del Plan de calidad del paisaje, éste podría incluirse perfectamente como:

- un eje verde de carácter local
- de conectividad alta
- con una transitabilidad mala en el momento actual, pero con gran expectativa de poder ser transformada a transitabilidad buena.

C. Contenidos del Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid en el ámbito del eje cívico.

Se recogen esquemáticamente las actuaciones contempladas en el cuestionario de DUS en el entorno del ámbito y se evalúa la incidencia sobre el eje cívico Retiro:

• Propuestas generales y de estrategia urbana.

Corredor verde Arganzuela-Vallecas-Adelfas-Pacífico-Daoiz y Velarde-Atocha #02 (conexión entre distritos y movilidad)

Se trata de un corredor verde peatonal y ciclista de conexión y vertebración de todas las áreas desarrolladas a lo largo de las vías del ferrocarril, desde el borde de la M30 hasta Atocha:

- Zona verde en borde de la M-30 (conexión con puente de Vallecas y Arganzuela)
- Huerto urbano de Adelfas
- Centro cultural Luis Peidró
- Instalación básica deportiva de la calle Cocheras
- Plaza y equipamientos Daoiz y Velarde
- Atocha

Este corredor contiguo a las vías de ferrocarril sustituiría a la vía de Atocha prevista en el Plan General de 1997 (vía pública distrital que serviría para canalizar el tráfico entre la calle Convenio y la M-30 y el centro de la ciudad y plaza del emperador Carlos V)

Propuesta con alta incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno

APE de Cavanilles #03

Área pendiente de desarrollo paralizado. Se trata de un grupo de viviendas de una panta de principios de siglo XX en el interior de un patio de manzana. Existe un problema de falta de habitabilidad y mantenimiento de alguna en estas viviendas. El desarrollo urbanístico mediante sistema de compensación de carácter privado y que impide la actuación del distrito.

Propuesta con baja incidencia en el eje cívico- zona 1 Cavanilles

Cuarteles de Daoiz y Velarde #05

El área de los cuarteles de Daoiz y Velarde se ha convertido en un referente urbano para los barrios de Pacífico y Adelfas, proporcionado espacio público y dotaciones. Queda pendiente su verdadera conexión peatonal ciclista a lo largo de las vías del ferrocarril con la estación de Atocha.

Propuesta con alta incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno

Puente de Pedro Bosch (conexión Retiro-Arganzuela) #08 Prioritario

Se trata de una vía con carácter de vía rápida que conecta el distrito de Retiro y Arganzuela. En uno de los laterales tiene una acera muy estrecha, incumpliendo totalmente todos los criterios de accesibilidad, con falta de adecuación de pavimentos y existencia de obstáculos.

La conexión entre los distritos de Retiro y Arganzuela, separados por las vías del tren, se produce en tres puntos, ninguno de ellos acondicionado para el paso de peatones, ciclistas o personas con dificultades de movilidad, siempre siendo pasos pensados para el automóvil.

Oportunidad: el objetivo es conectar peatonalmente y con itinerario ciclista el barrio de Pacifico (Retiro) con el barrio de Atocha (Arganzuela) que supone dotaciones y comercio de interés para los dos distritos (Estación sur de autobuses, zonas comercial y de ocio, Colegio público Plácido Domingo).

Se puede plantear una actuación en varias fases, desde el ensanchamiento de aceras y adecuación de la normativa de accesibilidad hasta el objetivo final de generar un corredor verde de conexión entre los dos distritos con zonas verdes, equipamientos deportivos y zonas de esparcimiento ubicados en el paso elevado atemperando el tráfico (modelo de vías elevadas de Nueva York)

Propuesta con muy alta incidencia en el eje cívico- zona 3 viaducto de Pedro Bosch

Problema ruido Vías de Ferrocarril #09 Prioritario

Una gran parte del contacto del distrito con las vías del ferrocarril de entrada en Atocha carece de cualquier tipo de apantallamiento acústico hacia las vías en Retiro frente a Arganzuela donde si lo hay. Durante los últimos 15 años, se han desarrollado urbanísticamente toda esta zona construyendo edificios de viviendas a lo largo de este borde, donde antes había edificaciones industriales.

Este problema tiene una especial incidencia en la calle Tellez. La adopción de medidas es una reclamación histórica que ha provocado denuncias y reclamaciones continuas por parte de los vecinos. Existe un borrador de convenio entre ADIF y Ayuntamiento de Madrid para resolver el problema (apantallamiento y revisión de horarios de tráfico y maniobras).

Propuesta con incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno

Problema de ruido tráfico Dr. Esquerdo y Avda. Ciudad de Barcelona) #10

Se trata de dos ejes principales de circulación de vehículos a gran velocidad. Se supera de manera general la velocidad máxima admitida con la consiguiente contaminación acústica.

Oportunidad: se trata de vías actualmente dominadas por el automóvil en donde se debería segregar una zona para ciclistas. LA anchura de las vías permite su ejecución,

tratándose además de vías principales de conexión con los distritos colindantes (Pte de Vallecas y Arganzuela) vertebrando la red de itinerarios ciclistas.

Propuesta con alta incidencia en el eje cívico- zona 3 viaducto de Pedro Bosch

APR 03.05 Valderrivas Pajaritos #18

Futuro equipamiento municipal, con una superficie de 1.384 m², pendiente de desarrollo por sistema de compensación. Con sistema de Compensación completamente bloqueado, el distrito plantea su cambio a sistema de expropiación.

Oportunidad de implantación de un equipamiento a nivel de barrio (escuela infantil, casa de asociaciones)

Propuesta con incidencia en el eje cívico zona 2 Dr.Esquerdo

APR 03.01 Metro, APR 03.02 Granada Valderrivas MPG 24 #20 Prioritario

Ámbito correspondiente a la Modificación del PGOU 97 MPG03.312 (antiguos APR 03.01 y 03.02). La aprobación definitiva del planeamiento por la comunidad autónoma es de 26 de junio de 2014 y se está a la espera de formalización de convenio de gestión y posterior aprobación del proyecto de urbanización y ejecución de obras

Propuesta con incidencia en el eje cívico zona 1 Cavanilles y zona 2 Dr.Esquerdo

APR 03.04 Dr. Esquerdo #21 Prioritario

Uso deportivo interior de la manzana situada en el número 140 de la calle Dr. Esquerdo (APR 03.04). Está prevista la creación de una parcela de 4.882 m² destinada a equipamiento deportivo público. Está pendiente de la formalización del necesario Convenio con Patrimonio del Estado (titular de los terrenos)

Propuesta con alta incidencia en el eje cívico zona 1 Cavanilles y 2 Dr. Esquerdo

- **Equipamientos, zonas verdes y servicios:**

Comisaría de distrito #24 Prioritario

Futuro centro de Salud de Adelfas y edificio destinado a la Unidad Integral de la Policía Municipal API 03.03 "cocheras EMT". La parcela 2B del estudio de detalle original del ámbito (ED3-6), una vez segregada la parcela original fue objeto de cesión del derecho de superficie a favor del Imsalud para la construcción de un Centro de Salud.

La nueva solicitud de edificabilidad exigió una reordenación de la situación urbanística que conllevará el reajuste de la edificabilidad prevista para el total de las parcelas destinadas a Equipamiento, con la finalidad de asignarlo a dos nuevas dotaciones.

Se procedió a un nuevo ED aprobado definitivamente el 22/09/2005, que ordenaba la construcción de las referidas dotaciones, asignándoles la edificabilidad correspondiente y preveía en la parcela restante (parcela 2ª) y la creación de un espacio deportivo (espacio libre) sin edificabilidad, con una superficie de 1.103 m².

Con posterioridad a la solicitud de la DG del Ayuntamiento, el Departamento de Planificación e Innovación urbana (de la Subdirección General de Planificación y Revitalización del Centro Urbano) procedió a la elaboración de un Plan Especial de Mejora y Adaptación de las Redes Públicas Locales en el Medio Urbano para la ubicación del edificio demandado por la Policía Municipal. Plan que se encuentra finalizado y pendiente de aprobación.

Propuesta con alta incidencia en el eje cívico zona 4 entorno del viaducto Retiro

Escuela infantil Pacífico #25 Prioritario

La ubicación prioritaria es una de las dos parcelas de equipamientos en el APR 03.01 Metro y APR 03.02 Granada Valderrivas.

Propuesta con incidencia en el eje cívico zona 1 Cavanilles y zona 2 Dr.Esquerdo

• Movilidad e infraestructuras.

Acondicionamiento del paso elevado de Pedro Bosch

Con las siguientes acciones:

- Limitación del tráfico privado, reducción de carriles o anchura de carriles.
- Carril bici.
- Paseo, zona verde
- Implantación de equipamiento cultural deportivo
- Posibilidad de ampliación del tablero actual para favorecer la conexión peatonal, actualmente muy dificultosa.
- Acceso peatonal al puente desde la zona verde y deportiva de la calle cocheras

Conexiones interdistritales sobre barreras de infraestructuras peatonales y rodadas

- Arganzuela: Prioritario el ensanchamiento de aceras en el marco de las inversiones financieramente sostenibles en el Puente de Pedro Bosch.

Carriles bici

- En Avenida de Ciudad de Barcelona.
- En Dr. Esquerdo y su conexión con Arganzuela

Otras actuaciones:

- Peatonalizaciones en fines de semana asociado al Parque de Retiro y Bulevares
- Aparcamientos disuasorios
- Aparcamientos de residentes
- Nuevas Áreas de Prioridad de Residentes (APR)
- Exclusión o incorporación al SER

• Medio ambiente.

- Medidas contra la contaminación acústica y atmosférica



D. Propuestas realizadas por la ciudadanía y asociaciones vecinales.

6.9. Análisis de las propuestas realizadas por vecinos (Decide Madrid)

Entre las principales propuestas que se han presentado en la página web de Decide Madrid, que afectan a la zona sur de Retiro y a Atocha-Méndez Álvaro y directamente o indirectamente al entorno próximo del Eje Cívico, cabe mencionar las siguientes:

1. Relación directa con el Eje cívico con alta incidencia:

- Peatonalización del Puente de Pacífico (Calle Pedro Bosch).
 - **alta incidencia en el eje cívico- zona 3 viaducto de Pedro Bosch**
- Mejorar la accesibilidad del Puente de Pedro Bosch.
 - **alta incidencia en el eje cívico- zona 3 viaducto de Pedro Bosch**
- Paso elevado desde la Avenida de Méndez Álvaro hacia la zona de la calle Téllez.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno.**
(no compatible con paso de Pedro Bosch por proximidad y coste)
- Propuestas relacionadas con el problema de las vías de tren Atocha -M30.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno.**
- Pasarela sobre vías para acceder a zona comercial y de ocio en Méndez Álvaro.
 - **alta incidencia en el eje cívico- zona 3 viaducto de Pedro Bosch**
- Instituto en Méndez Álvaro.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Dar salida a Méndez Álvaro desde la calle Tejo.
 - **Alta incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**

2. Relación indirecta de proximidad con el Eje cívico con incidencia:

- Carril bici en doble sentido para la calle Méndez Álvaro (desde Atocha).
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Autorización de los cambios de sentido en la calle Méndez Álvaro.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Ampliar aceras del túnel de la calle Cerro Negro para acceder a la estación SUR.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno (en ejecución).**
- Ampliar la acera del túnel bajo vías del tren entre Adelfas y Méndez Álvaro.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno (en ejecución).**
- Mejora de la accesibilidad en la calle Cerro Negro.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 6 Paseo de Invierno (en ejecución).**
- Creación parque zona Delicias/ Méndez Álvaro.
 - **Baja Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Mejorar condiciones para peatones en Méndez Álvaro con Avenida Entrevías.
 - **Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Soterramiento vías adyacentes a la avenida del planetario y Méndez Álvaro.
 - **Baja Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**
- Trasformar el Abroñigal en un parque público y unirlo al parque Tierno Galván.
 - **Baja Incidencia en el eje cívico- zona 5 entorno viaducto Arganzuela.**

6.10. Análisis de las propuestas realizadas por asociaciones vecinales

Propuesta "Pacífico puente abierto"

- Se recoge brevemente un resumen del contenido de los objetivos básicos de la propuesta de "Pacífico Puente Abierto" y que se detalla en el documento elaborado por esta agrupación de asociaciones y que ha sido entregado a la Junta Municipal de distrito de Retiro:

"Pacífico Puente Abierto es un proyecto que conjuga de forma sostenible dos campos, el deporte y el arte, dentro de un marco social de convivencia y participación de los usuarios, vecinos y agentes que intervendrán en este proceso. Un proyecto que tendrá como ámbito de actuación un espacio conocido como la Instalación Deportiva Municipal Básica de las cocheras de Pacífico, situado en el límite entre los barrios de Pacífico y Adelfas, bajo el paso elevado de la calle Pedro Bosch, entre la zona de aparcamiento y las playas de las vías del tren.

La propuesta consistirá en un Plan de Acción Integral (PAI) que desarrolle por un lado una intervención urbana en un espacio que consideramos que actualmente está infrutilizado, conservando el actual uso deportivo y diversificando las instalaciones para permitir la práctica de más deportes urbanos. Y por otro lado realizar una intervención artística integral en el puente, con el objetivo de transformar un espacio de escaso valor estético, creando un elemento de referencia en el barrio que resulte atractivo tanto a los futuros usuarios como al resto del vecindario. Este proceso se realizará tanto en la fase de diagnóstico, de proposición y de planificación de las instalaciones deportivas como en la intervención artística desde una metodología participativa, incorporaremos en el análisis y en la toma de decisiones a los diferentes agentes del distrito: técnicos municipales, asociaciones vecinales, colectivos sociales, deportivos y artísticos, así como al propio vecindario del distrito Retiro, prestando especial atención a los de los barrios de Pacífico y Adelfas. Se propone que Pacífico Puente Abierto se viva como un espacio propio de los vecinos, del que sean capaces de identificarse y gestionar para que sirva de elemento de empoderamiento y de transformación democrática del barrio.

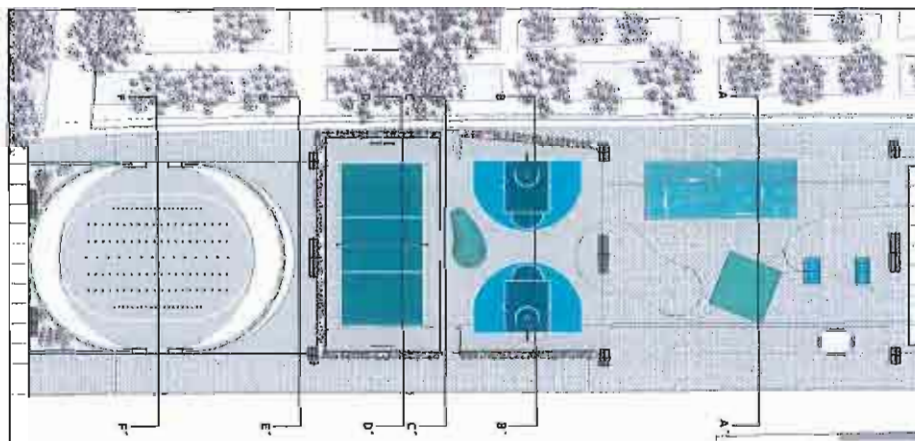
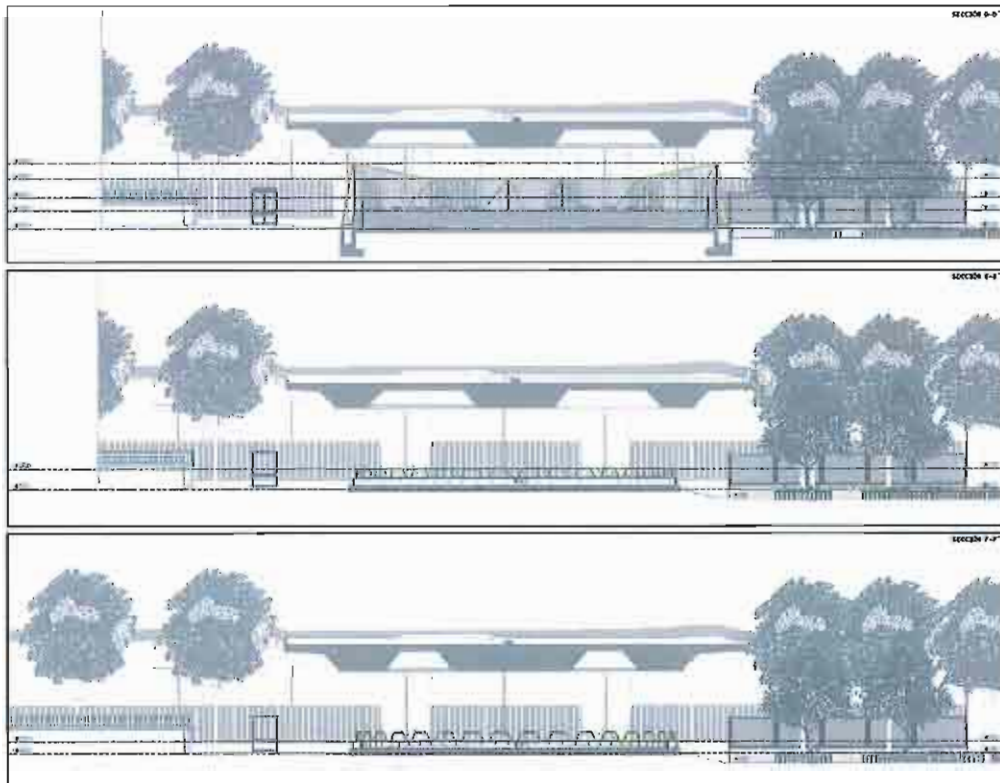
Para lograr estos objetivos es necesario conocer las necesidades y problemas en torno al espacio para después a partir del debate, la reflexión y la decisión poder transformar colectivamente un lugar. Por otra parte también se hace indispensable el conocimiento de los requerimientos legales y administrativos para un plan de este tipo, estableciendo un diálogo fluido entre ciudadanía y administración que integre las diferentes voces y propuestas de transformación.

Todo este proceso se verá recogido en un documento final que se aportará al Ayuntamiento de Madrid, un proyecto donde se reflejará una propuesta final fruto de un análisis y un diseño colaborativo. Se incluirá un informe operativo que permitirá ejecutar a la administración una propuesta urbana consensuada por la mayor cantidad de agentes involucrados, además de un plan de acción que recogerá las intervenciones artísticas a realizar y la dinamización de usos del espacio. Todo este proceso se publicará en otro tipo de soportes documentales, como redes sociales y las nuevas herramientas digitales de difusión, que permitan consultar la evolución temporal del proyecto, que garantice la total transparencia del proceso y que faciliten su reproducción por otras iniciativas similares en Madrid.

Pacífico Puente Abierto es una primera fase de intervención localizada en las tres zonas entre-pilares del puente, situadas a partir de la zona del aparcamiento. Queda pendiente una fase posterior de intervención en la actual zona del aparcamiento y las zonas colindantes a la comisaría de policía municipal pendiente de reubicación.

Por último, se considera que esta propuesta debe contextualizarse dentro de un Plan Integral de Estrategias de Regeneración más amplio que recoja futuras intervenciones de forma coordinada en los barrios de Adelfas y Pacífico”.

En el momento de la redacción de este documento las obras de ejecución de un proyecto en los bajos de viaducto de Pedro Bosch entre Pacífico y Adelfas están ya en fase de ejecución por lo que se remite a la documentación específica del proyecto.



7. RESUMEN DE DIAGNÓSTICOS Y CONCLUSIONES.

- **El proceso de evolución urbana del área**
 - Durante todo el siglo XX el ámbito del eje cívico ha sido una sucesión de tejidos del ensanche residenciales, de desarrollos industriales, de espacios vacíos vacantes, de usos e instalaciones ferroviarias desconectadas entre sí, con fuertes barreras urbanas y con discontinuidades mal resueltas. La planificación de la trama de ensanche se ve imposibilitada en su desarrollo normal en estas zonas.
 - El objetivo inicial de conectar, mediante un viario de ronda, Dr. Esquerdo con Legazpi es completamente abandonado con la construcción de un paso inferior por debajo del parque Tierno Galván y que termina al final de la calle Embajadores.
 - La curva de conexión de la circunvalación ferroviaria entre Delicias y Atocha interfiere en la traza del viario de ronda de ensanche condicionando su trazado, que dificulta la conexión de Retiro y Arganzuela con el Manzanares y Legazpi.
 - Esta zona del sur de la Almendra es un área mixta formada por un ensanche tradicional, maduro y consolidado, junto al nuevo de un nuevo ensanche de las tres últimas décadas en la zona de Méndez Álvaro por sustitución del tejido industrial por un nuevo tejido residencial y terciario.
 - En el siglo XXI, el ámbito está evolucionando a un entorno residencial-terciario maduro, pero también renovado y como centralidad urbana de equipamientos, comercio y ocio.
- **Análisis de movilidad a pie.**
 - Los desplazamientos peatonales juegan un importante papel en el Eje Cívico y su entorno, pues confluyen la existencia de una densa trama residencial (consolidada en Pacífico y Adelfas, todavía en desarrollo en Atocha) con la presencia de numerosos equipamientos, tanto de rango ciudad como de distrito y de barrio, mercados, centros comerciales, centros de ocio y otros elementos de atracción/generación como pueden ser las estaciones de Metro y la estación Sur de autobuses.
 - Y todo ello a una distancia máxima de 600 m. desde el centro de gravedad del Eje Cívico, con unas pendientes moderadas que contribuyen a la facilidad de los desplazamientos y con unas posibilidades reales de constituir itinerarios peatonales funcionales y atractivos corrigiendo las disfunciones existentes, de las que el principal exponente es el puente de Pedro Bosch.
 - En lo relativo a las condiciones que presenta el viario del ámbito de estudio sobre su adecuación al tránsito peatonal tanto accesible como sostenible, existen notables diferencias entre calles y zonas:
 - Cavanilles y Doctor Esquerdo cuentan con aceras amplias, de ancho superior a 4 m, y dotadas de arbolado de alineación. No obstante existe en ambas una clara desproporción en su relación de superficie acera/calzada: 30/70 en el caso de Doctor Esquerdo, 40/60 en Cavanilles, con relación a la de 60/40 que sería deseable.

- Pedro Bosch constituye un auténtico punto negro y barrera en lo relativo a accesibilidad peatonal. En un itinerario de más de 800 m. de longitud únicamente cuenta con acera en su margen derecho. Esta acera, de una anchura de 1 m., reducida en diversos puntos con la presencia de obstáculos, ni siquiera puede considerarse practicable, ni mucho menos accesible.
 - Desde el punto de vista de la conectividad peatonal sería importante comunicar Pedro Bosch con la calle Acanto, lo que posibilitaría el acceso directo a las zonas comercial y de ocio colindantes. Esta conexión se considera factible desde el margen impar de Pedro Bosch mediante una pasarela que cruce sobre la línea de ferrocarril de cercanías y descienda con pendiente del 6% hasta la calle Acanto.
 - Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto.
 - El punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una somera pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal de mayor anchura, que debería salvar una luz de 20 m.
- **Análisis de movilidad en bicicleta.**
 - El ámbito objeto de estudio carece de vías ciclistas específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos. Sí cuenta, en secciones compartidas con el tráfico rodado, con ciclo-carriles en ambos márgenes de Doctor Esquerdo, y con la calle Granada acondicionada como ciclo-calle. También se cuenta con tres estaciones BiciMad.
 - Habida cuenta de la cantidad de equipamientos y espacios existentes en el entorno del Eje Cívico con distancias de desplazamiento inferiores a los 2 km., las moderadas pendientes del viario en dicho entorno y la proximidad de los parques del Retiro y Tierno Galván, la demanda potencial de usuarios ciclistas resulta muy superior respecto a su escaso número actual, que supone el 0,35% del total del tráfico.
 - Desde el punto de vista ciclista, se considera ineludible el acondicionamiento del puente de Pedro Bosch, concebido, trazado y construido pensando exclusivamente en el tráfico rodado y actualmente excluyente de cualquier otro modo.
 - **Análisis de movilidad en transporte público**
 - El ámbito de estudio presenta una buena dotación de transporte público, discurriendo por su viario 14 líneas de autobuses diurnos y 3 nocturnos, contando con dos estaciones de Metro, Pacífico (L1 y L6) y Méndez Álvaro (L6), y también con una estación de ferrocarril de cercanías, Méndez Álvaro (líneas C1 y C10). Es destacable asimismo su vecindad a la Estación Sur de Autobuses y su proximidad a la Estación Ferroviaria de Atocha.

▪ Análisis de movilidad en automóviles y motocicletas:

- El eje Doctor Esquerdo–Pedro Bosch en nuestro ámbito de estudio, concebido en su origen como un elemento del cinturón de ronda del ensanche de Madrid, con una sección tipo de 40 m de anchura y cuatro carriles por sentido idéntica a la del tramo O' Donnell – Conde de Casal, ha perdido en la actualidad buena parte de la función para la que fue concebido, tanto por la desaparición de los usos industriales de su entorno como por su falta de continuidad en Méndez Álvaro y su proximidad a la M-30.
- No obstante sigue cumpliendo un importante papel como vía interdistrital para Retiro y Arganzuela al tiempo que soporta una apreciable intensidad del tráfico de paso que lo utiliza como alternativa a la red arterial M-30, especialmente en los periodos punta matutinos y vespertinos, siendo más acusados los primeros con tráfico en sentido norte.
- Aun considerando las actuales intensidades punta se constata que el espacio dedicado a calzadas está sobredimensionado, pudiéndose reducir un carril por sentido en todo Doctor Esquerdo sin afectar apreciablemente a su nivel de servicio, y hasta dos carriles por sentido en el tramo Cavanilles – Granada con moderados aumentos de tiempos de recorrido siempre que se mantenga la continuidad del tráfico a través del paso elevado en al menos un carril por sentido.
- Esta disminución cubriría suficientemente el tráfico local e interdistrital y, originando inicialmente mayores demoras en periodos punta, debería contribuir a una reducción del tráfico de paso de largo recorrido al dejar de constituir una alternativa atractiva frente a la red arterial.
- El tráfico rodado por las rampas de acceso a Pedro Bosh desde la Avda. Ciudad de Barcelona presenta intensidades muy escasas. La supresión del actual tráfico rodado a través de las mismas podría ser absorbida sin grandes perjuicios por los viarios alternativos que constituyen las calles Comercio y Cerro Negro.
- El tráfico circulante por los laterales de Doctor Esquerdo con Ciudad de Barcelona requiere, en todo caso, el mantenimiento de dos carriles por sentido, considerando el carácter de su tráfico, intensidades, tiempos de espera semafóricos y necesaria presencia de paradas de autobuses urbanos.
- La supresión de la totalidad del tráfico rodado por el paso superior de Dr. Esquerdo sobre la Avda. Ciudad de Barcelona supondría la existencia al final de Dr. Esquerdo de una intersección a nivel semaforizada que deberá absorber una intensidad media 15 h (lab) de 2.078 veh/h, con puntas actuales de 3.108 veh/h, considerando ambos sentidos. Ello requeriría un mínimo de tres carriles por sentido disponibles para la sección, que estarían habitualmente saturados durante la jornada pasando al grado de congestión en horas punta. En este caso, la continuidad de flujos hacia Pedro Bosch requeriría también la presencia de dos carriles por sentido en las rampas de acceso desde la Avda. Ciudad de Barcelona..
- En el estudio de velocidades aportado se constata que casi la mitad de los vehículos que actualmente circulan por el paso superior lo hacen a una velocidad superior a los 50 km/h. Este porcentaje se incrementa en fines de semana y festivos.

- Respecto a la accidentalidad, es de reseñar la disminución del número de accidentes, que bajó de 24 en 2015 a 16 en 2016. En 2015 no hubo ningún fallecido y en 2016 1 fallecimiento. La mayor concentración de accidentes se produce en la intersección de Pedro Bosch con Méndez Álvaro, que acumula el 25% de los accidentes del total del ámbito, seguida de la intersección con Avda. Cdad. de Barcelona, con el 22,5% del número de accidentes.
- **Zonas verdes en el ámbito y el entorno inmediato.**
 - En el exterior del ámbito se ubican las dos zonas verdes de rango ciudad más importantes del sur de la Almendra central, el Parque del Buen Retiro y el Parque de Tierno Galván, que forman el principio y el fin de un itinerario de acceso a ambos parques, por lo que la conexión entre ambos es uno de los objetivos estratégicos de la propuesta.
 - Además dentro del ámbito están localizadas varias zonas verdes de menor tamaño. Muchas de estas zonas verdes de barrio se ven fragmentadas, divididas y a veces desconectadas por las numerosas barreras ferroviarias y de infraestructuras entre barrios y entre ambos distritos.
- **Equipamientos en el ámbito y el entorno inmediato.**
 - En el exterior del ámbito destacan por su tamaño dos grandes zonas de equipamientos de rango ciudad: los equipamientos de Daoiz y Velarde y la gran parcela vacante en el APR 02.06, pendiente de ejecución.
 - Los equipamientos en torno al eje cívico forman una concentración, tanto en el lado de Retiro como en el de Arganzuela, que acompaña al espacio público y zonas verdes en una agrupación que permite un gran potencial de dinamizar ambos distritos y servir a sus habitantes de forma más rica e integrada.
- **Catalogación de los edificios singulares y espacios del entorno.**
 - Los edificios catalogados en este ámbito son los hitos y señas de identidad arquitectónica de una antigua periferia del ensanche, que hoy en día se ha vuelto central, como los nuevos equipamientos y dotaciones que dan la imagen del ámbito y que con la transformación de Méndez Álvaro como la nueva "Castellana del Sur" van a crear la identidad arquitectónica y urbanística en los próximos años.
 - Una antigua periferia del ensanche del siglo XIX que ahora es ya central y que mantiene o está recuperando los antiguos contenedores industriales y de grandes instalaciones para los usos de equipamientos (Daoiz y Velarde, Nave de Motores, Fundación Catalina Suarez).
 - A ella se une el nuevo "skyline" del sur que se está formando en Arganzuela (torres de Retama, Repsol y torres del futuro APR) que con su nueva arquitectura definen un nuevo perfil urbano de una ciudad que está cambiando desde la década de los 90, se consolida en los 2000 y 2010 y que en la próxima década concluirá el proceso.
- **Actuaciones urbanísticas en el entorno inmediato del ámbito**
 - En el entorno inmediato del área existen un conjunto de ámbitos de planeamiento que van a reforzar el eje con nuevos espacios públicos y dotaciones en los próximos años.

- Destaca especialmente el desarrollo futuro del APR 02.06 como nuevo centro terciario residencial de Méndez Álvaro y su gran parcela dotacional destinada a equipamiento educativo.
 - En los próximos años se terminará de definir el frente terciario de la calle Méndez Álvaro que, unido al frente terciario de Calle 30, terminarán la operación del Centro del Sur iniciada con el plan general de 1985 y continuada por el plan de 1997. Con una renovación del área que aportará un frente de usos terciarios, residenciales, comerciales, de ocio al eje cívico en Arganzuela, complementando los usos de Retiro.
- **Análisis de los usos en el entorno de la propuesta al aire libre a lo largo de diferentes periodos horarios**
- En este entorno la composición tradicional de una pirámide con demografía envejecida se ve matizada por la incorporación en Retiro y en proceso en Arganzuela de nuevas viviendas y nuevos grupos sociales familiares que aportan mayor variedad a una demografía consolidada.
 - Por ello los usos cívicos actuales necesariamente unen los propios de un barrio consolidado, y en parte envejecido, con los de la incorporación progresiva de nuevos vecinos, familias y un cierto rejuvenecimiento y reequilibrio de los grupos de edad y de sus demandas en el espacio público.
 - A ello se une los usos de un centro terciario-comercial y de ocio en Méndez Álvaro ya consolidado que se irá reforzando en los próximos años.
 - Existe una complementariedad de horarios en el uso de estos espacios especialmente las tardes y fines de semana con los usos terciarios que permite que los barrios tengan actividad toda la semana y a su vez una diferenciación entre los picos de uso del viario y la movilidad con los usos dotacionales y dotacionales que hay que compaginar.
- **Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos**
- Calle **Cavanilles**:
 - Si bien la distribución de la actual sección tipo de la calle Cavanilles ofrece suficiencia para albergar los distintos modos de movilidad que por ella transitan, se constata la descompensación entre la superficie dedicada al tráfico rodado y al peatonal, 60% - 40%, que prácticamente invierte los estándares deseables con el prisma de la movilidad urbana sostenible y la mejora de la calidad ambiental de la ciudad.
 - Se podría pasar del actual 60% calzada -40% acera a un 35%-65% manteniendo para el tráfico rodado dos de los cuatro carriles actuales, lo que es perfectamente factible a la luz de los datos del tráfico circulante sin afectar prácticamente a su nivel de servicio.
 - Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle.
 - Con las referidas consideraciones, se podría incrementar en 8 m la anchura de calle dedicada a uso peatonal y ciclista, lo que permitiría desde introducir un paseo central hasta repartir repartir esa anchura en los laterales con la distribución que se considere más conveniente.

- Calle **Doctor Esquerdo, tramo Cavanilles-Granada:**
 - La actual sección tipo en este tramo presenta una distribución del 70% calzada -30% aceras y mediana, netamente descompensada a favor del tráfico rodado. Para este tramo el Plan Director de Bulevares plantea una sección 40% -60%, lo que significa mantener para el tráfico rodado dos de los actuales cuatro carriles por sentido.
 - A la luz de los datos de aforos de tráfico, se constata la sobreabundancia de las actuales calzadas para las intensidades circulantes. Suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. pero en las puntas el nivel de servicio se verá resentido, evaluar la afección detallada tanto al eje como al viario de su entorno requerirá una modelización complementaria.
 - Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle y las posibilidades de aprovechamiento complementario para carga y descarga, aparcamientos de motos y BiciMad y paradas de autobús.
 - Manteniendo para el tráfico rodado 3 carriles por sentido se produciría una ganancia de 9 m para usos peatonales y ciclistas. Manteniendo 2 carriles por sentido, la ganancia sería de 15 m.
- Calle **Doctor Esquerdo, tramo Granada-Avda. Cdad. de Barcelona:**
 - El tratamiento de este tramo ofrece posibilidades diferenciadas según se contemple la supresión del paso superior sobre la Avda. de la Albufera o el mantenimiento de la estructura.
 - En el primer caso se requeriría disponer de un mínimo de tres carriles por sentido y la reordenación de los actuales movimientos de la intersección, lo que afectaría también a las actuales líneas de transporte público.
 - En el segundo caso se considera que deberían mantenerse los dos carriles de cada lateral y deberían tratarse los espacios bajo los tableros del viaducto, eliminando cualquier posibilidad de invasión por el tráfico rodado de los mismos e introduciendo plantaciones, tanto a nivel del suelo como en los paramentos laterales de los estribos, que mejorasen la calidad ambiental y contribuyesen a la disminución de los niveles de ruido.
- Calle **Pedro Bosch:**
 - La actual sección tipo de Pedro Bosch está sobredimensionada para el tráfico que soporta y, por contra, presenta notables carencias y deficiencias en lo tocante a sus condiciones para el tránsito peatonal y ciclista.
 - Como en el caso de Doctor Esquerdo, suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. descendiendo el nivel de servicio en las puntas de días laborables, para sus actuales valores, si bien es previsible que estos valores descendieran

al perder atractivo el uso de este vial como alternativa para el tráfico de paso de largo recorrido.

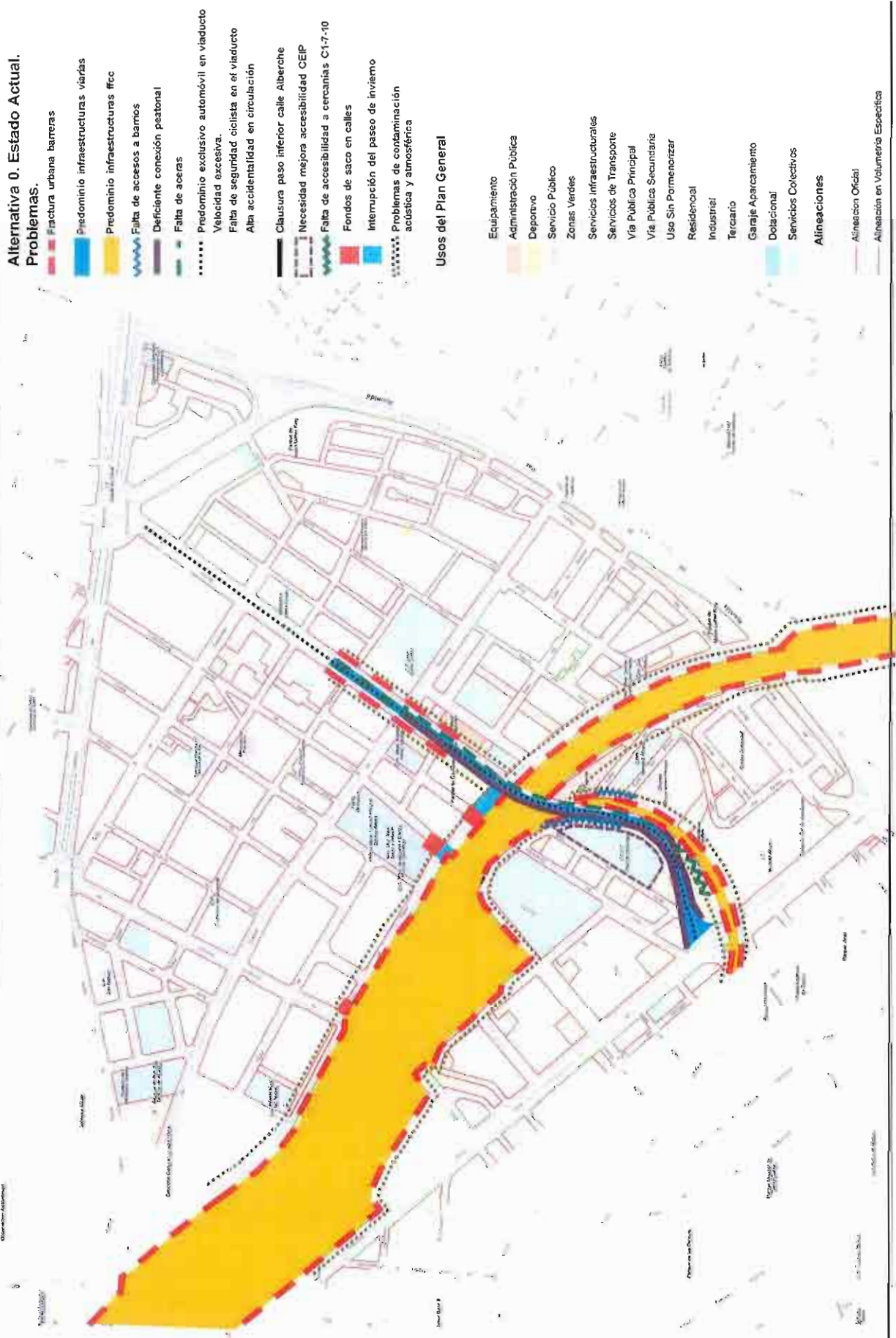
- En todo caso, la reutilización de parte de la calzada actualmente destinada al tráfico rodado para usos estanciales, peatonales o ciclistas, no plantea ningún problema técnico ni constructivo, admitiendo incluso la plantación en jardineras o parterres de plantaciones de no excesivo porte, y, es más, facilitaría una mayor funcionalidad a las intersecciones con Avda. Ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.
- Paseo de **Invierno**:
- Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto.
 - Consideramos que no se trata tanto de remodelar secciones viarias como de tratar adecuadamente los espacios residuales y los que se vayan generando en zonas como la actualmente ocupada por las instalaciones de la Policía Municipal una vez se haya trasladado a su ubicación definitiva.
 - El punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una somera pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal de suficiente anchura y que salvase una luz de 20 m.
- **De entre las propuestas de planes existentes suponen aportaciones especialmente importantes para el contenido de este documento:**
- **En el Plan Director de Recuperación de Bulevares**
 - Se incluye la calle Doctor Esquerdo en la Red de Nuevos Bulevares, con una propuesta de sección 40% -60%, lo que significa mantener para el tráfico rodado dos de los actuales cuatro carriles por sentido.
 - **En el Plan Director de Movilidad ciclista.**
 - La actual Revisión del Plan Director de Movilidad Ciclista re-elabora la propuesta de red básica de itinerarios ciclistas para el año horizonte 2025, proponiendo en el ámbito de nuestro estudio itinerarios ciclistas como parte de la Red Básica que discurren tanto por el eje Doctor Esquerdo – Pedro Bosch, como por la Avenida Ciudad de Barcelona y la calle Méndez Álvaro.
 - **En la Estrategia para la creación de una red de itinerarios peatonales en la Almendra Central de Madrid.**
 - Se precisan los conceptos y cualidades de itinerario y red peatonal, se estudian los datos y condicionantes de la movilidad peatonal en la almendra central, se establece la metodología, estándares de calidad y prioridades, y se propone el establecimiento de una red peatonal básica y otras mejoras, culminando con un paquete de programas de intervención para la implementación de la Estrategia.

- Como parte de la Red Peatonal Básica se establecen itinerarios peatonales en el eje Doctor Esquerdo – Pedro Bosch y en la Avda. Ciudad de Barcelona.
- Los programas de intervención aplicables al ámbito del Eje Cívico son:
 - o 01.- Ampliación de aceras de sección crítica.
 - o 02.- Reequilibrio de la sección peatonal.
 - o 03.- Arbolado.
 - o 04.- Permeabilidad de la red transversal.
 - o 05.- Mejora peatonal en intersecciones.
 - o 07.- Extensión de las zonas de prioridad peatonal (zonas 30).
- En el **Plan de Calidad del Aire** de la ciudad de Madrid se promueve el desarrollo de un conjunto de medidas estructuradas en distintos programas de acción: movilidad sostenible, regeneración urbana, adaptación al cambio climático y sensibilización ciudadana y colaboración con otras administraciones. De las 30 medidas programadas, se reseñan seguidamente algunas de las incluidas en las acciones de movilidad sostenible y regeneración urbana de especial interés por su relación con el presente estudio:
 - Movilidad Sostenible:
 - o Medida 1.- Área Central Cero Emisiones.
 - o Medida 2.- Rediseño de las vías principales de distribución del tráfico y conexión periferia-centro.
 - o Medida 3.- Priorización de la movilidad peatonal.
 - o Medida 4.- Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista.
 - o Medida 5.- Ampliación del sistema de bicicleta pública y coordinación con el sistema del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
 - o Medida 6.- Regulación del aparcamiento con criterios de calidad del aire.
 - Regeneración urbana:
 - o Medida 22.- Regeneración y rehabilitación de barrios.
 - o Medida 29.- Adaptación al cambio climático. Madrid+Natural.
- En el **Plan Director Delicias, Méndez, Álvaro, Abroñigal y en la Revisión del Plan General de Madrid. Preavance 2012** destacan las actuaciones de:
 - Paseo de Invierno que plantea la reordenación de la trasera urbana de los barrios de Retiro con las vías de FFCC de más de 1.500 m, desde la estación de Atocha a Calle 30, para convertirlo en un itinerario peatonal continuo.
 - Nave SGI Unión Fenosa: propone el mantenimiento de los usos terciarios en los dos ámbitos ocupados por Unión Fenosa de acuerdo a las modificaciones puntuales y plan especial. El Plan Director propone la flexibilización de los usos de la Nave de SGI para poder introducir usos terciarios, comerciales o recreativos complementarios a los vecinos del Centro Comercial, los multicines o la ampliación de usos comerciales de la estación Sur de autobuses.

- Restablecer la recuperación y ampliación peatonal del antiguo paso subterráneo existente entre las calles Alberche y Cocheras entre Retiro y Arganzuela, aunque actualmente ya no resulta viable su reapertura por cuestiones técnicas que imposibilitan su recuperación.
 - Contempla la ordenación de Terciario en Méndez Álvaro APR 02.06 como la nueva centralidad urbana del sur de la Almendra, que consolida a Méndez Álvaro como una operación fundamental para Madrid en los próximos años.
 - En el Proyecto Madrid Centro se hace hincapié en las pequeñas operaciones en marcha en el ámbito y la necesidad de relacionarlas entre sí, para ir creando tejido dotacional de barrio, nuevos espacios libres e ir formando una Centralidad en torno a Dr. Esquerdo Pedro Bosch, aprovechando las múltiples oportunidades concentradas en el tramo.
 - En el Plan de calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid se realiza un interesante análisis del papel de las tramas en la formación del espacio público y en especial el papel de los bulevares y glorietas del ensanche que se han ido perdiendo por el predominio de la ingeniería de tráfico respecto al papel como espacio público y soporte de la vida urbana y ciudadana.
 - Cuestionario de Desarrollo Urbano Sostenible de la JMD Retiro del Ayuntamiento de Madrid en el ámbito del eje cívico
 - Refuerza la necesidad de mejorar las conexiones con los distritos, entre los barrios colindantes, mejorar las conexiones con modos más accesibles y la aportación de nuevos espacios dotacionales que resuelvan los déficits actuales y refuercen la oferta existente actual. Muchos de ellos localizados en el entorno del eje cívico.
- **Propuestas vecinales y de planes en marcha**
 - Destacan las demandas de mejora de la accesibilidad en el entorno del puente de Pedro Bosch y de las necesidades de mejora de las conexiones con los distintos usos que se dan en torno a él, actualmente incomunicados.
 - Hay una amplia variedad de propuestas que van desde las pequeñas demandas de accesibilidad, la mejora en aceras, resolver la barrera del ferrocarril o la introducción de carril bici hasta propuestas más ambiciosas de peatonalizaciones totales o soterramientos, algunas compatibles y otras excluyentes entre sí.
 - La propuesta de Pacífico Puente Abierto contribuye a añadir al futuro eje cívico un conjunto de usos y espacios al aire libre que lo potencian y aumentan el atractivo estancial, social y deportivo de la plaza de Cocheras.
 - **Conclusiones finales**
 - El Eje Cívico objeto de propuesta constituye una gran oportunidad de unir el conjunto de zonas verdes, de equipamientos y de usos cívicos, mediante las transformaciones del viario y del espacio público, la mejora de la accesibilidad, y del transporte, en esta antigua periferia del sur de Madrid que ya se está convirtiendo en un nuevo polo de centralidad de la Almendra, entre el ensanche consolidado y el nuevo eje urbano en desarrollo de Méndez Álvaro-Atocha.

- Es un buen momento para terminar de cohesionar las tramas urbanas y resolver los problemas de conexión y de barreras entre barrios de dos distritos, con un eje urbano y cívico rodeado de equipamientos, basado fundamentalmente en la transformación y reutilización del paso elevado de Pedro Bosch, al haber perdido éste parte de su funcionalidad inicial, mediante la mejora de distribución de los modos, la mejora de la accesibilidad, una reducción de la velocidad, del ruido, de las emisiones del tráfico y reordenación y mejora de la calidad ambiental del entorno.

Madrid, mayo de 2017



Alternativa 0. Estado Actual.

Problemas.

- Fractura urbana barreras
- Predominio infraestructuras viarias
- Predominio infraestructuras ffc
- Falta de accesos a barrios
- Deficiente conexión peatonal
- Falta de aceras
- Predominio exclusivo automóvil en viaducto
- Velocidad excesiva.
- Falta de seguridad ciclista en el viaducto
- Alta accidentalidad en circulación
- Clausura paso inferior calle Alberche
- Necesidad mejora accesibilidad CEP
- Falta de accesibilidad a cercanías C1-7-10
- Fondos de saco en calles
- Interrupción del paso de invierno
- Problemas de contaminación acústica y atmosférica

Usos del Plan General

- Equipamiento
- Administración Pública
- Deportivo
- Servicio Público
- Zonas Verdes
- Servicios infraestructurales
- Servicios de Transporte
- Vía Pública Principal
- Vía Pública Secundaria
- Use Sin Pormenorizar
- Residencial
- Industrial
- Terciario
- Garaje Aparcamiento
- Dotacional
- Servicios Colectivos
- Alineaciones
- Alineación Oficial
- Alineación en Volumetría Específica



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO.
BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.
FASE 3. DEFINICION DE LA PROPUESTA**

JUNIO 2017.

FASE 3.- DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA

Junio 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

Indice:**FASE 3 DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA.**

- 1. Justificación de la propuesta en base al cumplimiento de los objetivos establecidos.**
 - 1.1. Planteamiento de las alternativas de actuación recogidas en las propuestas previas y de las procedentes de participación ciudadana y asociaciones de vecinos.
 - 1.1.1. Alternativa 0 situación actual. punto de partida
 - 1.1.2. Alternativa 1 supresión del viaducto y realización de un paso subterráneo.
 - 1.1.3. Alternativa 2 demolición del tramo del viaducto entre Doctor Esquerdo y Avenida ciudad de Barcelona.
 - 1.1.4. Alternativa 3 peatonalización completa del viaducto desde Doctor Esquerdo hasta las calles tejo y acanto manteniendo tráfico en las rampas laterales desde avenida de ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro
 - 1.1.5. Alternativa 4 peatonalización parcial del viaducto desde doctor Esquerdo hasta Méndez Álvaro. peatonalización de las rampas laterales desde avenida de ciudad de Barcelona
 - 1.2. Justificación de la propuesta realizada por la dirección técnica del trabajo.
 - 1.3. Justificación de la alternativa principal elegida.
 - 1.4. Descripción de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.
- 2. Definición del esquema funcional de la propuesta: encaje en planta y secciones transversales por tramos.**
 - 2.1. Definición del esquema funcional de la propuesta
 - 2.2. Definición del esquema funcional de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.
 - 2.3. Secciones transversales.
- 3. Descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta.**
 - 3.1. Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres.
 - 3.2. Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.

DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA. FASE 3

FASE 3 DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA. 1 mes

- *Justificación de la propuesta en base al cumplimiento de los objetivos establecidos.*
- *Definición del esquema funcional de la propuesta: encaje en planta y secciones transversales por tramos.*
- *Descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta.*

Objetivo del documento de definición de la propuesta:

En esta tercera fase se realizará la definición de la propuesta en base a los criterios fundamentales de:

- Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área.
- Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar.
- Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario.
- Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
- Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos.
- Desarrollar un sistema de intervenciones tácticas a corto plazo que permitan la nueva utilización del espacio en una evolución progresiva hacia una nueva forma de uso del espacio.
- Desarrollar sistemas de intervenciones estratégicas a medio y largo plazo que asienten estos pasos con actuaciones consolidadas de ejecución más compleja y duradera.

Ámbito de estudio. Zonas de actuación.

El estudio se realiza en las calles:

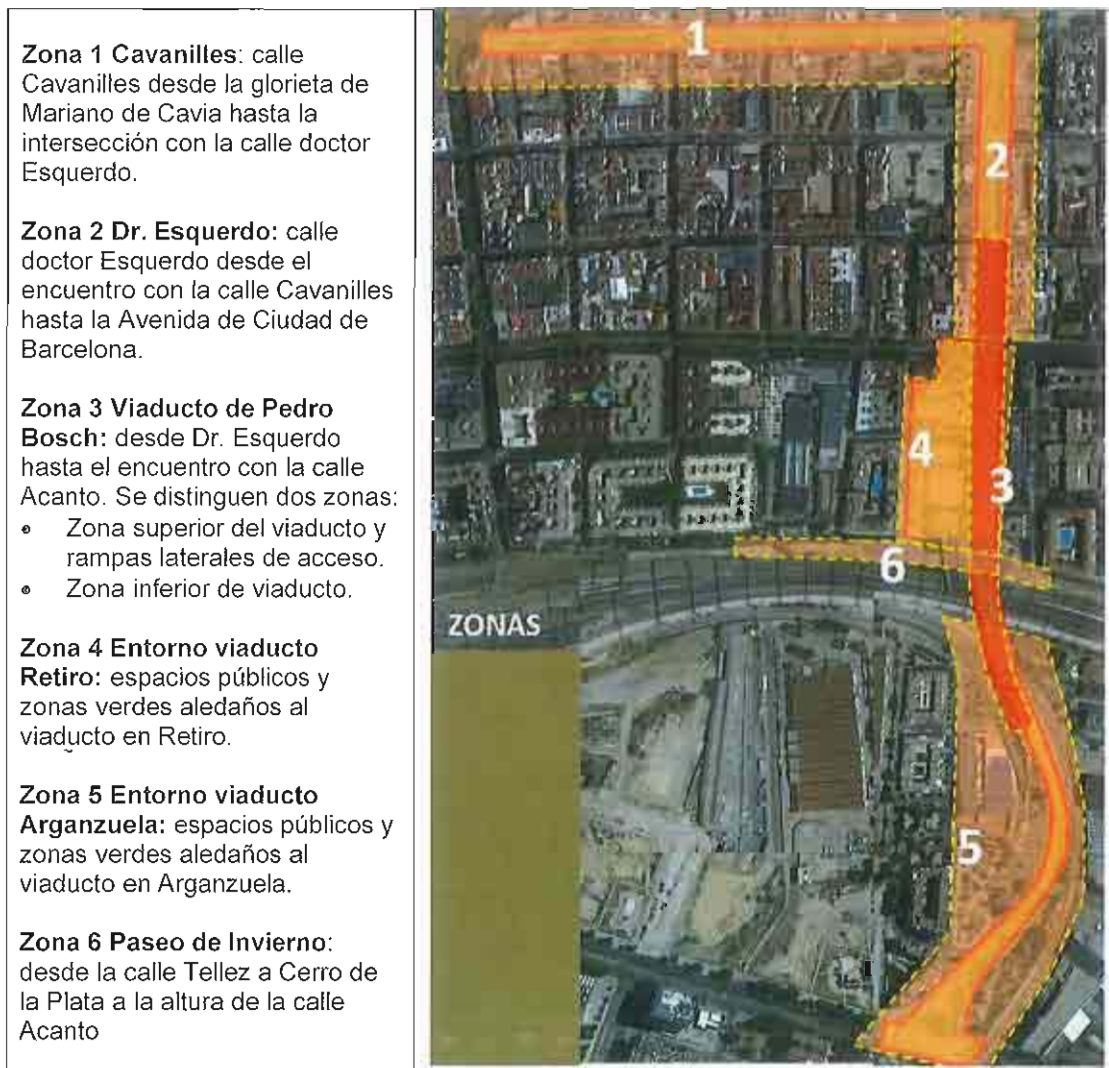
-Doctor Esquerdo desde la intersección con Cavanilles, con Avenida Ciudad de Barcelona y el tramo de Pedro Bosch hasta el encuentro con Méndez Álvaro.

-Calles alledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calle Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.

-Calle Cavanilles entre Doctor Esquerdo y la glorieta de Mariano de Cavia.

-Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria de ADIF en paralelo a las vías de las calle Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.

Se definen para ello una serie de zonas de actuación para la elaboración de las propuestas:



En función de la importancia de los aspectos a tratar en este documento de propuesta, se podrán tratar las actuaciones en el conjunto del ámbito, en varias zonas o en zonas concretas o determinadas, según sea necesario.

1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA EN BASE AL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS.

Tras el análisis de los contenidos del documento de la fase 2 de "Análisis y Diagnóstico" queda patente la caracterización del ámbito del eje cívico, los problemas y necesidades reflejados en el documento y corroborados por las reuniones de participación realizadas con los vecinos y asociaciones vecinales en los dos primeros talleres de participación llevados a cabo.

Enlazando con el resumen de diagnóstico y conclusiones finales del citado documento se realiza a continuación un planteamiento y valoración respecto a los objetivos iniciales de este estudio, tanto de alternativas previas preexistentes, como de las opciones planteadas por el equipo redactor como resultado de esta fase y de las reuniones en los talleres de participación realizados con los vecinos y asociaciones vecinales llevados a cabo en esta tercera fase (talleres tres, cuatro, cinco y seis).

Los objetivos a evaluar en cada alternativa

La propuesta se centra fundamentalmente en los viarios de Doctor Esquerdo, Cavanilles y Pedro Bosch, incluyendo la intersección de Doctor Esquerdo con Avenida Ciudad de Barcelona y su entorno inmediato con los **objetivos Generales** de:

- 1) Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos.
- 2) Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro.
- 3) Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.
- 4) Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.
- 5) Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas.

Y con los **objetivos específicos** de:

- 6) Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área.
- 7) Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar.
- 8) Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario.

- 9) Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- 10) Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
- 11) Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos.

A estas alternativas se debe añadir una estimación del coste económico y del efecto ambiental:

- La estimación del coste económico estimado de cada una de ellas
- La estimación ambiental, tanto si tiene impacto negativo.
- La estimación ambiental si repercute en una mejora del entorno urbano.

Se ha valorado el cumplimiento o idoneidad de cada una de las alternativas planteadas en una escala del 1 a 10

Las alternativas planteadas son:

Las alternativas previas preexistentes y las opciones planteadas por el equipo redactor y las planteadas como resultado de las reuniones en los talleres de participación realizados con los vecinos y asociaciones vecinales llevados a cabo en esta tercera fase son:

- **Alternativa 0** situación actual: punto de partida
- **Alternativa 1** supresión del viaducto y realización de un paso subterráneo.
- **Alternativa 2** demolición del tramo del viaducto entre Doctor Esquerdo y Avenida ciudad de Barcelona.
- **Alternativa 3** peatonalización completa del viaducto desde Doctor Esquerdo hasta las calles Tejo y Acanto manteniendo tráfico en las rampas laterales desde avenida de ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro
- **Alternativa 4** peatonalización parcial del viaducto desde doctor Esquerdo hasta Méndez Álvaro. Peatonalización de las rampas laterales desde avenida de ciudad de Barcelona.

Nota: No se han valorado aquellas alternativas, planteadas durante el proceso de participación, en los extremos de estas alternativas principales, por entender el equipo técnico que no eran viables y compatibles con los objetivos del proyecto marcados por la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible, Entre otras se han descartado:

- Mantenimiento del tráfico en la situación actual. (equivalente a la solución 0)
- Peatonalización total del viaducto con prohibición del paso de vehículos privados. (alternativa extrema de la solución 3)
- Construcción de una pasarela peatonal sobre la playa de vías de ADIF a la altura de la calle Alberche (por su elevado coste, complejidad técnico-administrativa y redundancia con las alternativas 3 y 4)
- Demolición a medio o largo plazo del viaducto (incompatible con las alternativas 3 y 4)

1.1. Planteamiento de las alternativas de actuación recogidas en las propuestas previas y de las procedentes de participación ciudadana y asociaciones de vecinos.

Se analizan a continuación las posibles alternativas de actuación planteadas en el análisis previo de las actuaciones anteriores y de las recogidas en los talleres de participación ciudadana.

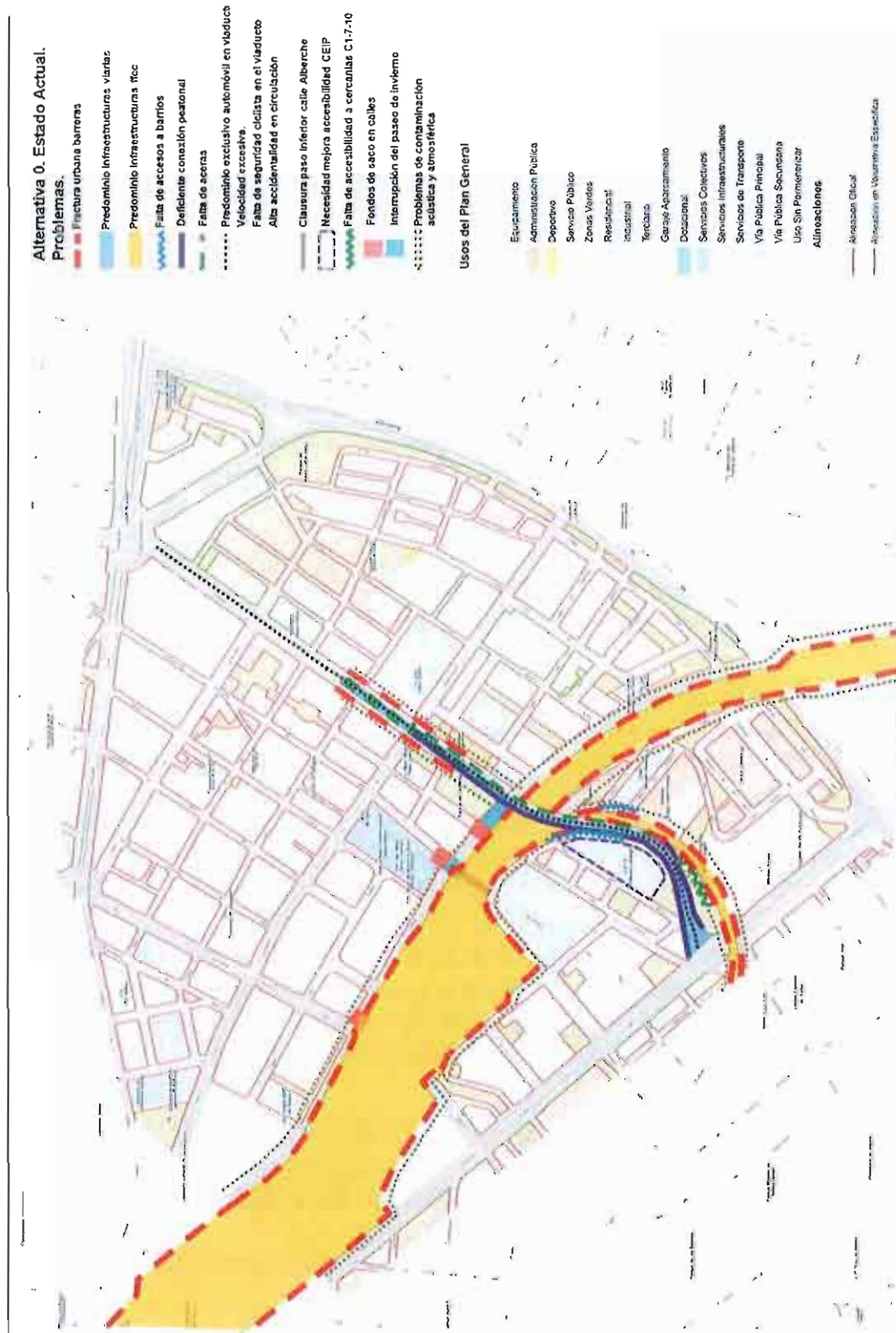
1.1.1. ALTERNATIVA 0. SITUACION ACTUAL. PUNTO DE PARTIDA:

En el escenario actual de partida ALTERNATIVA 0 el paso actual de la calle Pedro Bosch, entre los distritos de Retiro-Arganzuela y su conexión con Méndez Álvaro, en los barrios de Pacífico-Adelfas-Delicias-Atocha, presenta los siguientes **PROBLEMAS**:

- **Infraestructuras y barreras**
- Fractura urbana entre los barrios de Adelfas, Pacífico y Atocha y los distritos de Arganzuela y Retiro, provocada por las vías del ferrocarril y la falta de accesibilidad del viaducto de Pedro Bosch en su configuración actual.
- Predominio de infraestructuras ferroviarias y viarias de rango ciudad respecto al resto de la ciudad que lo atraviesan o circundan y que generan fuertes barreras de accesibilidad, afecciones de ruido, tráfico y contaminación.
- Falta de adecuación de una infraestructura construido en los años 70 a los estándares actuales de movilidad, accesibilidad y calidad.
- Sobrecapacidad del viaducto para atender la demanda media del tráfico a lo largo del día.
- Falta de conexión del viaducto con los cines y centro comercial, por la trinchera ferroviaria de cercanías (C-1-7-10). Dificultad de conexión con los futuros desarrollo del APR 02.06. (zona 5)
- El puente comunica de manera insuficiente los barrios y también además genera efecto barrera.
- **Accesibilidad peatonal**
- Predominio casi exclusivo del automóvil frente a los peatones a lo largo del trazado del viaducto y especialmente en el tramo más próximo a la Avenida Ciudad de Barcelona. (zonas 2,3 y 5)
- Deficiente conexión longitudinal y transversal en el viaducto de Pedro Bosch para el tráfico peatonal y ciclista entre los barrios de Pacífico-Adelfas y Atocha. (zonas 3 y 5)
- Problemas de acceso transversal de los vecinos de Pacífico-Adelfas e incomunicación transversal entre el norte y sur de Atocha entre las calles Tejo del APR 02.06 y Acanto de la estación sur de autobuses. (zonas 3-4 y 6)
- Necesidad de mejora de la accesibilidad al CEIP Plácido Domingo con el puente y desde las áreas colindantes.
- Ausencia de acera en el lado sur del viaducto desde Acanto a Cerro de la Plata y escasa acera en el lado norte, que incumple la ley de accesibilidad. (zona 3)
- La previsible puesta en marcha de las dotaciones del APR 02.06 y la creciente utilización del núcleo terciario, comercial y de ocio de la estación sur de autobuses aumentaran el problema.
- Clausura del paso ubicado bajo las vías de ferrocarril entre la calle Alberche entre Retiro y Arganzuela. (zona 6)
- Falta de conexiones directas en muchos puntos para acceder al puente.

- Problemas de acceso al andén de la estación de cercanías desde Pedro Bosch (C-1-7-10)
- **Movilidad Automóvil**
 - La calle Doctor Esquerdo está sobredimensionada en el número de carriles, cuatro por sentido, para la utilización actual entre la plaza de Conde de Casal y el encuentro de la Avenida de Ciudad de Barcelona, para los aproximadamente 30.000 vehículos día que la atraviesan. (zona 2)
 - Velocidad excesiva de los vehículos en el viaducto y especialmente en el tramo de bajada de Pedro Bosch a Méndez Álvaro, que no son frenados por las bandas colocadas en la calzada. (zonas 3 y 5)
 - Fuerte accidentalidad por las elevadas velocidades, especialmente en la curva de bajada de Pedro Bosch. (zonas 3 y 5)
 - Del mismo modo, la calle Cavanilles tiene una sección infrautilizada de dos carriles por sentido para los escasamente 8.000 vehículos día que la atraviesan. (zona 1)
 - Necesidad de tratamiento del acceso actual desde la rotonda de Méndez Álvaro al CEIP Plácido Domingo y conflictos de tráfico en la rotonda de Méndez Álvaro-Pedro Bosch. (zona 6)
- **Movilidad ciclista**
 - Falta de itinerarios adecuados a lo largo del viaducto y de seguridad para los ciclistas en el recorrido por la excesiva velocidad de los coches.
- **Discontinuidades de calles**
 - Presencia de un fondo de saco sin salida en la calle Cocheras y de unas instalaciones de policía municipal en la traza del "paseo de invierno" que interrumpen la continuidad del mismo entre las calles Comercio y Cerro Negro. (zona 6)
- **Dotaciones y Espacio Público**
 - Baja utilización de los bajos del viaducto en Pacifico-Adelfas y escasa integración de los espacios colindantes dotacionales deportivos y zonas verdes con las dotaciones del entorno. (zona 4)
 - Se añade la interrupción del denominado "paseo de invierno" en el tramo de la calle Alberche con las zonas dotacionales de Daoiz y Velarde. (zona 6)
 - La zona sufre una carencia de falta de espacios cívicos, espacios públicos y zonas deportivas para el uso ciudadano.
 - La concentración de dotaciones públicas de residencias de mayores, centros de día, Biblioteca, polideportivo, etc, Junta de Distrito, dotaciones de Daoiz y Velarde en Retiro, se ve perjudicada por esta falta de conexiones entre barrios y distritos.
 - Problemas de habitabilidad de los espacios públicos por ruidos.
- **Problemas ambientales**
 - Impacto ambiental por contaminación acústica y atmosférica del tráfico de vehículos en el viaducto, agravados por el exceso de velocidad.
 - Impacto visual del viaducto en el entorno por falta de adecuación, imagen y rehabilitación en el aspecto estético.
 - Riesgo de agravar las afecciones ambientales con alternativas de mayor impacto ambiental.

Por ello "no actuar" en la alternativa 0, en el escenario actual, supondría mantener o perpetuar estos problemas con lo que supone perpetuar los problemas de movilidad, accesibilidad y falta de espacios para sus vecinos y mantener la afección a la calidad urbana de los vecinos y residentes de esta parte de la ciudad en la conexión de los distritos de Retiro y Arganzuela.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

SITUACION ACTUAL. PUNTO DE PARTIDA	ALTERNATIVA 0
Objetivos generales de la alternativa 0	valoración
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	0
Objetivos específicas de la alternativa 0	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Coste económico estimado 	0
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental por menor impacto negativo 	0
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	0
Valoración TOTAL	0

Dado que en la alternativa cero de estado actual no se interviene, la valoración de costes, mejoras, cambios, etc. es valorada como cero en todos sus apartados

1.1.2. ALTERNATIVA 1. SUPRESIÓN DEL VIADUCTO Y REALIZACIÓN DE UN PASO SUBTERRANEO.

En la ALTERNATIVA 1 se plantearía la posibilidad de eliminación del viaducto actual de la calle Pedro Bosch y el soterramiento del paso mediante un paso inferior, por debajo de las vías del ferrocarril.

Esta solución ha sido desechada dado que:

1. Esta solución no resuelve los problemas de conexión peatonal y ciclista de proximidad entre Pacífico-Adelfas y Atocha e imposibilita una conexión del transporte en autobús entre Avenida Ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.
2. La demolición del paso elevado actual desde Doctor Esquerdo, a la altura de la calle Granada, hasta la Calle Tejo supone un alto coste económico y ambiental.
3. La realización posterior de un paso subterráneo en un entorno, especialmente complejo, afecta a numerosas infraestructuras ferroviarias en superficie y subterráneas que se señalan:
 - a. **Línea 1 de metro y su vestíbulo** subterráneo en Avenida Ciudad de Barcelona, que discurre a una profundidad media de 8 m, transversal a la directriz del paso subterráneo.
 - b. **Línea de cercanías C-1-7-10** subterránea a una profundidad variable entre las calles Acanto y la calle Alberche. en trazado curvo, en paralelo a la directriz del paso subterráneo en el tramo junto a la calle Acanto y transversal a la altura de la calle Alberche.
 - c. **Línea de cercanías C-5** subterránea entre las calles Tejo y la calle Acanto en trazado transversal a la directriz del paso subterráneo.
 - d. **Línea 6 de metro** subterránea entre Doctor Esquerdo y Méndez Álvaro que discurre a una profundidad media de 24 m, longitudinal a la directriz del paso subterráneo entre las pilas de cimentación del viaducto.
 - e. **Doce líneas de ferrocarril** en superficie de ancho ibérico y ancho UIC en la haz de vías que conecta Atocha con el paso ferroviario elevado que discurre sobre el paso de la calle Cerro Negro y sobre el paso de Calle 30.
 - f. Estas líneas a su vez se entrelazan entre ellas con el viaducto a diferentes niveles, especialmente la línea de cercanías C-1-7-10 y la línea C-6 de metro cuyos trazados discurren a diferentes cotas por debajo y en paralelo al viaducto.
4. Ello implicaría una obra de realización prolongada, por la complejidad de demolición de la estructura actual, en un entorno de paso constante de trenes en superficie, especialmente en la playa de vías del Ave, cercanías, media distancia y largo recorrido entre Atocha y Calle-30.
5. A ello se uniría la compleja ejecución técnica entre las citadas líneas con posibilidad de afecciones al funcionamiento de las mismas y de los servicios a desviar durante el periodo de realización de las obras.
6. La ejecución de un proyecto de estas características tendría un coste de al menos 30 millones de euros, de acuerdo a la estimación de los costes de una infraestructura soterrada de esta longitud y características, según los costes medios actualizados de otros pasos similares realizados en los últimos años.
7. A ello habría que añadir el alto coste ambiental de la demolición completa del paso elevado actual en la totalidad de su recorrido, la extracción de tierras del

subterráneo y la de los residuos inertes de tierras y estructuras adicionales para una adecuación de la topografía y la urbanización del entorno.

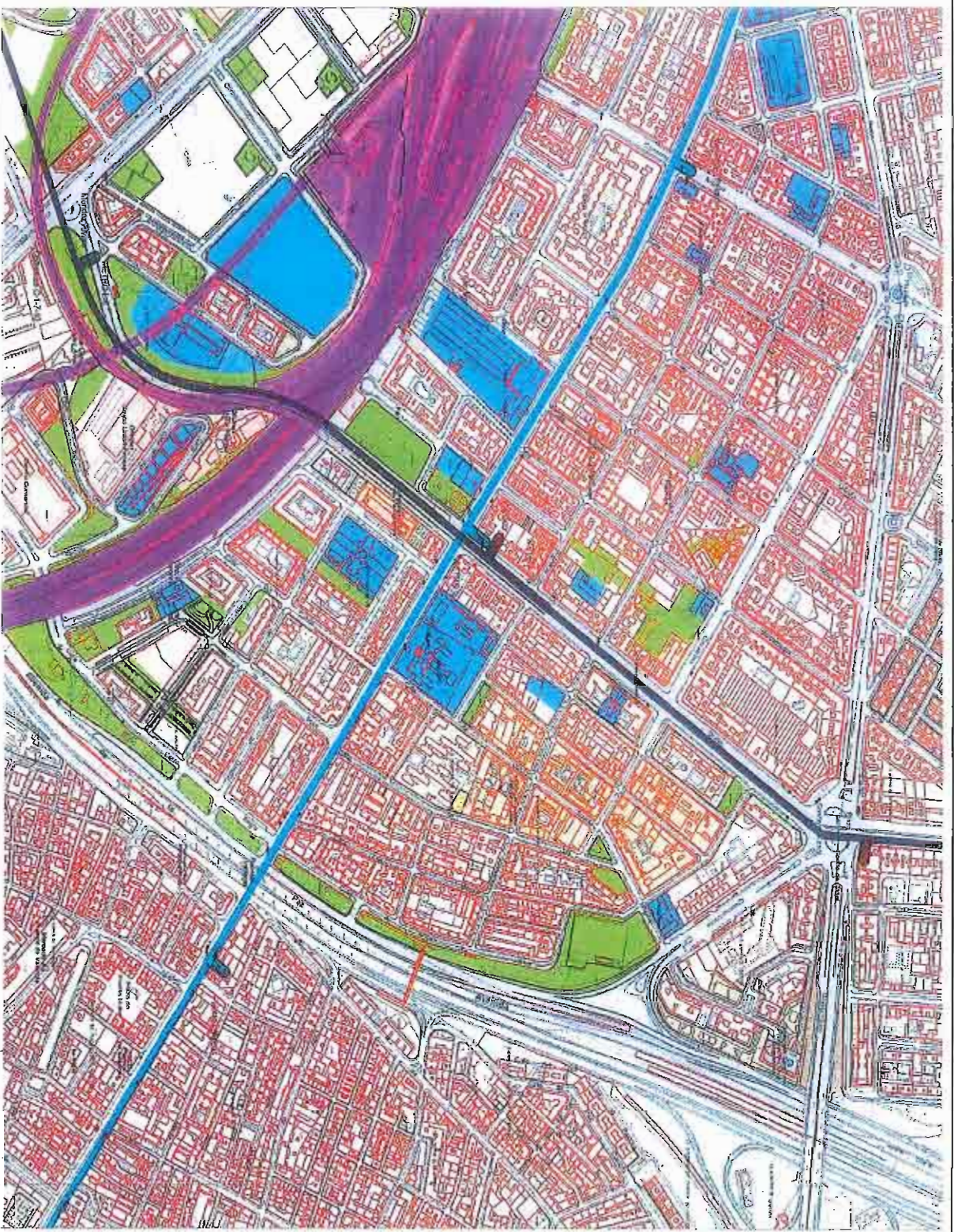
Estas valoraciones se basan, en parte, en el análisis del “Estudio de viabilidad de la Supresión del Paso Elevado de las calles Doctor Esquerdo y Pedro Bosch hasta su entronque con Méndez Álvaro sobre la Avenida Ciudad de Barcelona y has vías de ferrocarril “Madrid Alicante” que el Ayuntamiento de Madrid mandó redactar en 2006. En dicho estudio se presentan dos opciones para el soterramiento, una opción cerrada y otra a cielo abierto.

La afección que implicaba la ejecución de este subterráneo a las líneas 1 y 6 de metro y sus accesos y a las líneas C-5, C-1-7-10 de cercanías de Renfe, así como a las estaciones de metro de Pacífico, Méndez Álvaro y la estación de cercanías de Méndez Álvaro y a numerosos servicios urbanos llevó a desechar dicho estudio de la que denominamos alternativa 1 hacia la alternativa 2 de eliminación parcial del paso elevado actual entre la Avenida Ciudad de Barcelona y Doctor Esquerdo.

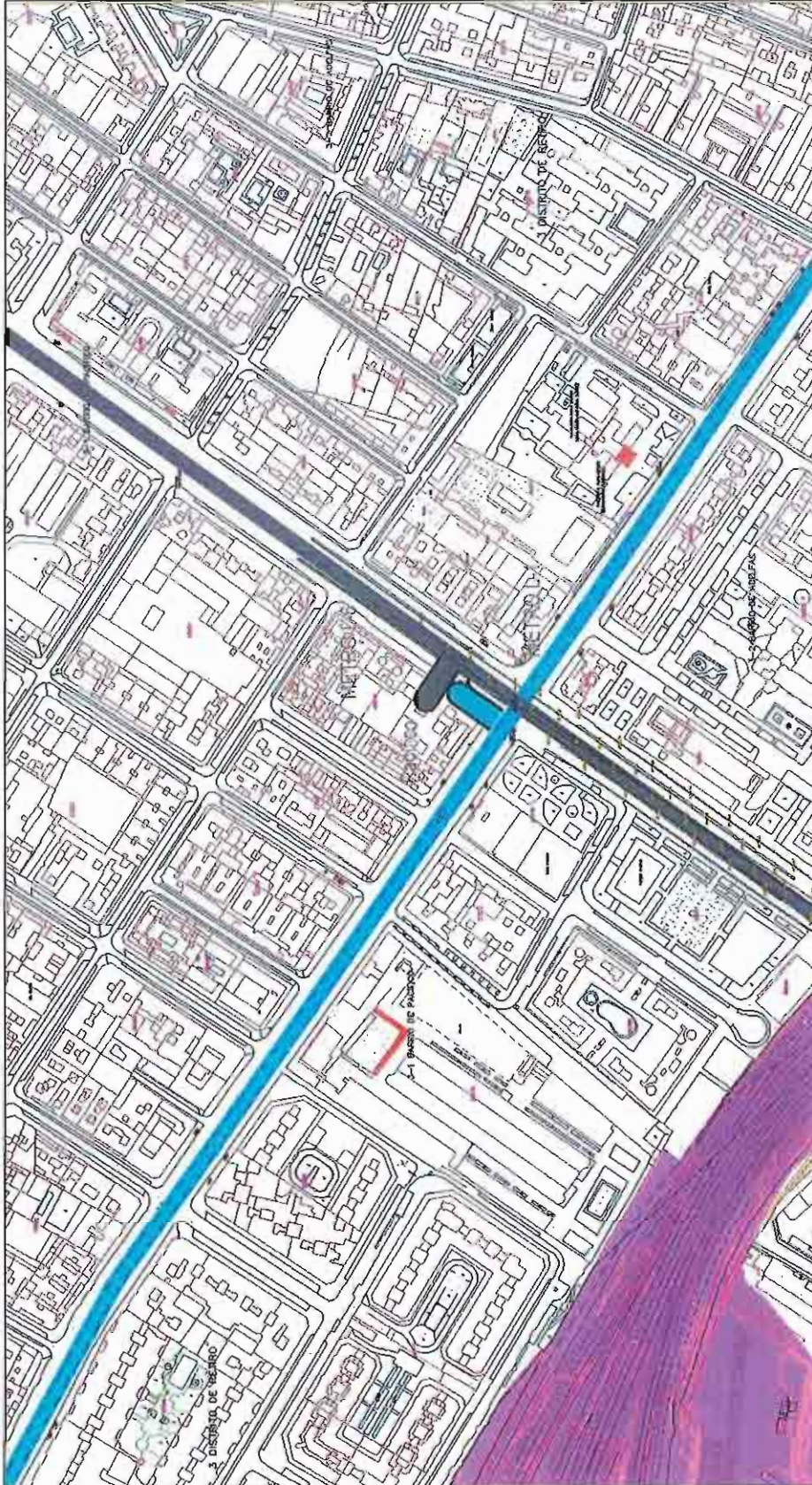


Esquema de infraestructuras ferroviarias y de metro existentes en el ámbito de la alternativa 1 que podrían verse afectadas o afectaría a su funcionamiento.

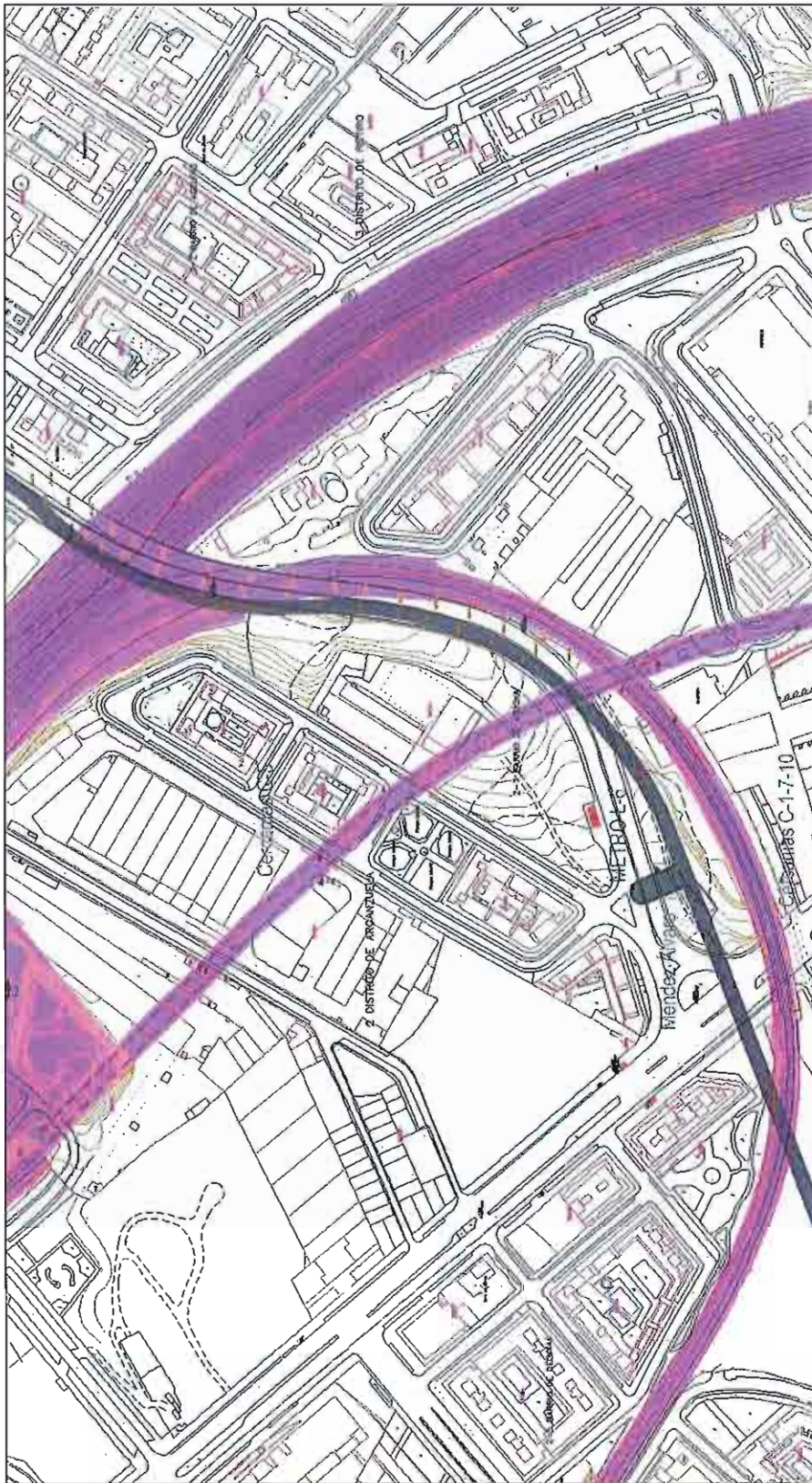
SUPRESIÓN DEL VIADUCTO Y REALIZACION DE UN PASO SUBTERRANEO.	ALTERNATIVA 1
Objetivos generales de la alternativa 1	valoración
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulvar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	0
Objetivos específicas de la alternativa 1	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. 	1
<ul style="list-style-type: none"> Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. 	1
<ul style="list-style-type: none"> Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. 	1
<ul style="list-style-type: none"> Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. 	1
<ul style="list-style-type: none"> Coste económico estimado 	2
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental por menor impacto negativo 	1
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	1
Valoración TOTAL	10



Esquema de infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de la alternativa 1. Plano general



Esquema de infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de la alternativa 1 Entorno de Doctor Esquerdo y Avenida Ciudad de Barcelona. Distrito de Retiro, barrios de Adelfas y Pacífico



Esquema de infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de la alternativa 1. Entorno de Pedro Bosch y Méndez Álvaro. Distrito de Arganzuela, barrio de Atocha.

1.1.3. ALTERNATIVA 2. DEMOLICIÓN DEL TRAMO DEL VIADUCTO ENTRE DOCTOR ESQUERDO Y AVENIDA CIUDAD DE BARCELONA.

En la ALTERNATIVA 2 se plantea la demolición del tramo viaducto actual entre Doctor Esquerdo y Avenida ciudad de Barcelona, manteniendo el paso superior de la calle Pedro Bosch por encima de las vías del ferrocarril hasta Méndez Álvaro. Esta alternativa es una adenda redactada en 2008 para el Ayuntamiento de Madrid como una opción posterior una vez descartada la alternativa 1.

En esta alternativa se planteaba la demolición parcial del primer tramo viaducto entre Doctor Esquerdo y Avenida Ciudad de Barcelona manteniendo la circulación con una intersección en superficie con esta avenida. Complementariamente ello obligaría a la construcción de una nueva rampa desde Avenida Ciudad de Barcelona de 6% de pendiente máxima, enlazando mediante acuerdo verticales de 40 m con el resto de la estructura elevada del viaducto actual y seguir así salvando el paso sobre el haz de vías con la estructura existente.

Técnicamente la alternativa supone demoler la estructura postesada actual hasta la junta de unión con el segundo tramo donde se incorporan las rampas laterales que parte ahora de Avenida Ciudad de Barcelona y reproducir una rampa similar en tipología estructural a la actual paralela a las rampas laterales existentes.

En paralelo se planteaba la resolución parcial de los problemas actuales de movilidad peatonal adecuando la estructura que se mantiene para un mejor tránsito peatonal, eliminando un carril para vehículos en cada margen del puente.

El estudio planteaba los condicionantes de mantener la tipología estructural existente y la posibilidad de eliminar algún carril existente de circulación de vehículos para facilitar el tránsito peatonal, como se ha podido comprobar en los datos de aforos del presente estudio de 2017.

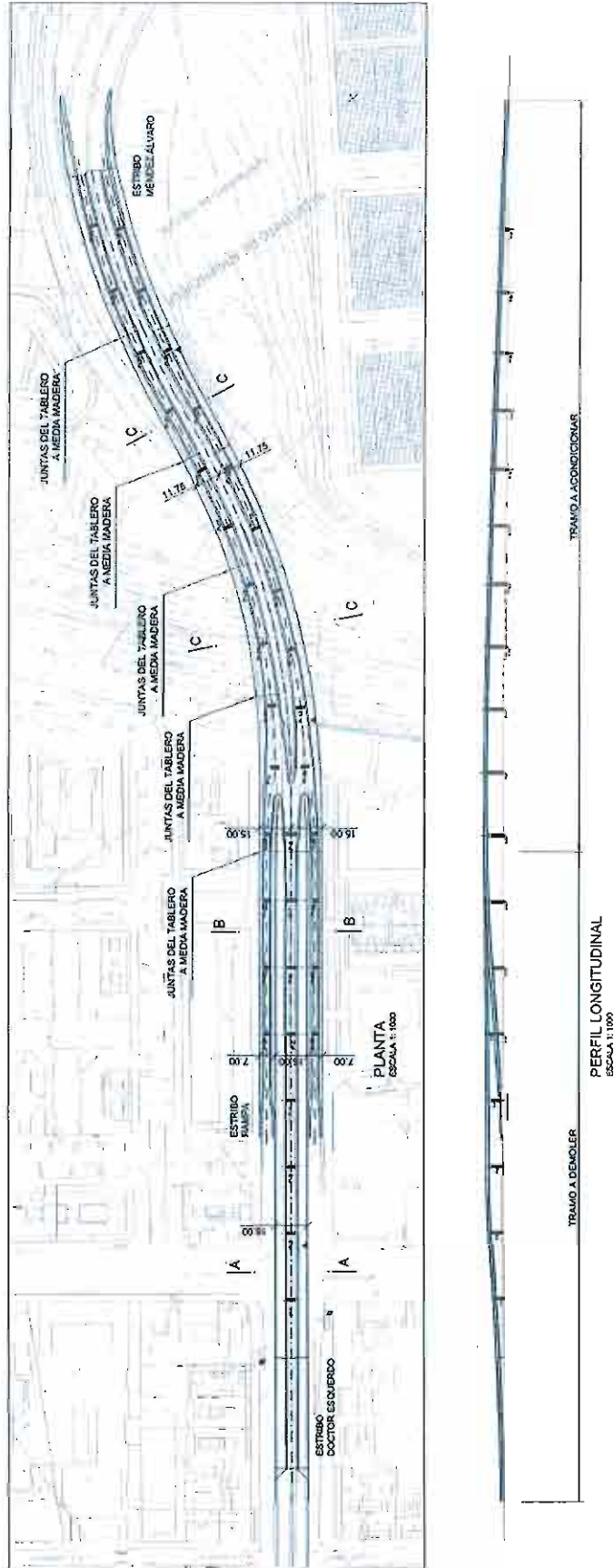
El estudio de tráfico realizado en 2008 mostraba que con la solución planteaba se podía eliminar este carril por sentido y la necesidad de reordenar los giros y movimientos en la intersección de Doctor. Esquerdo y Avenida Ciudad de Barcelona para la viabilidad de la propuesta.

El estudio de la Alternativa 2 planteaba que esta solución resulta viable, desde el punto de vista técnico y de viabilidad en movilidad para el paso de vehículos a lo largo del viaducto y en las intersecciones que atraviesa, incluidas las nuevas condiciones del cruce entre Doctor Esquerdo y Avenida Ciudad de Barcelona.

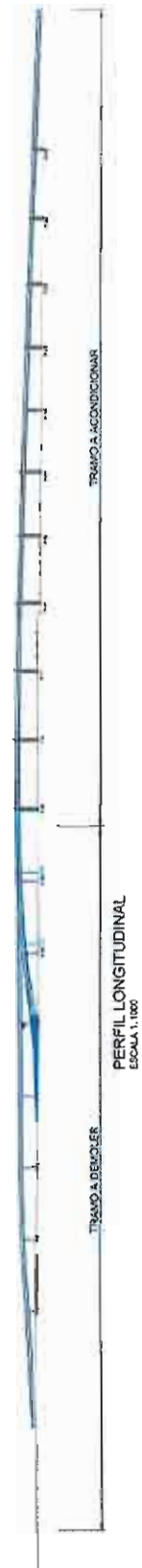
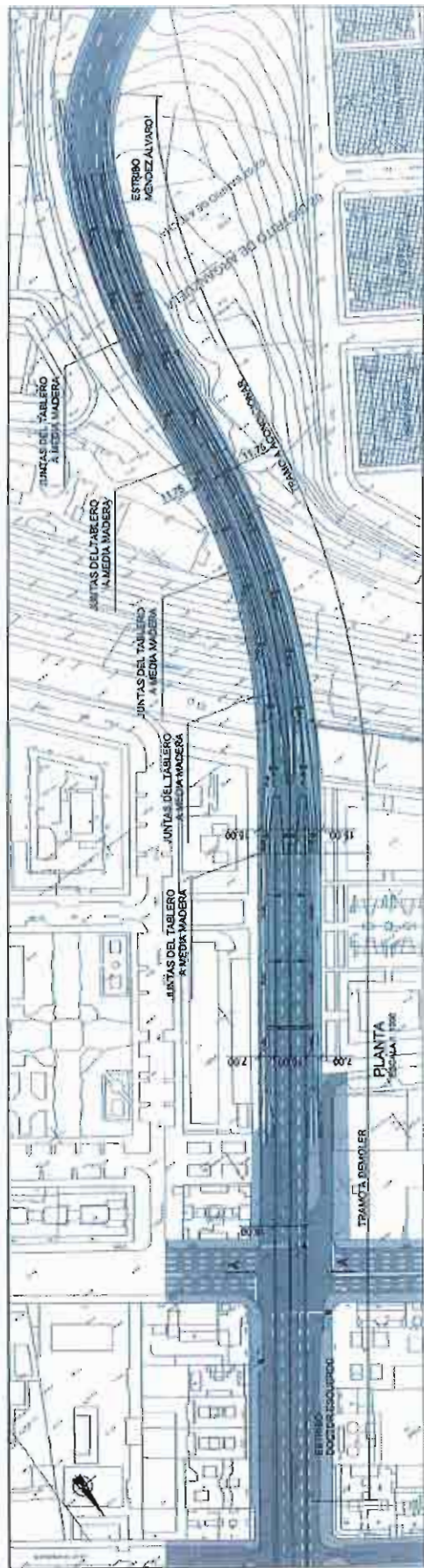
En el esquema que sigue se muestra el trazado actual en planta del viaducto y su alzado con los tramos a mantener y a demoler.

312

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



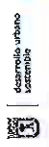
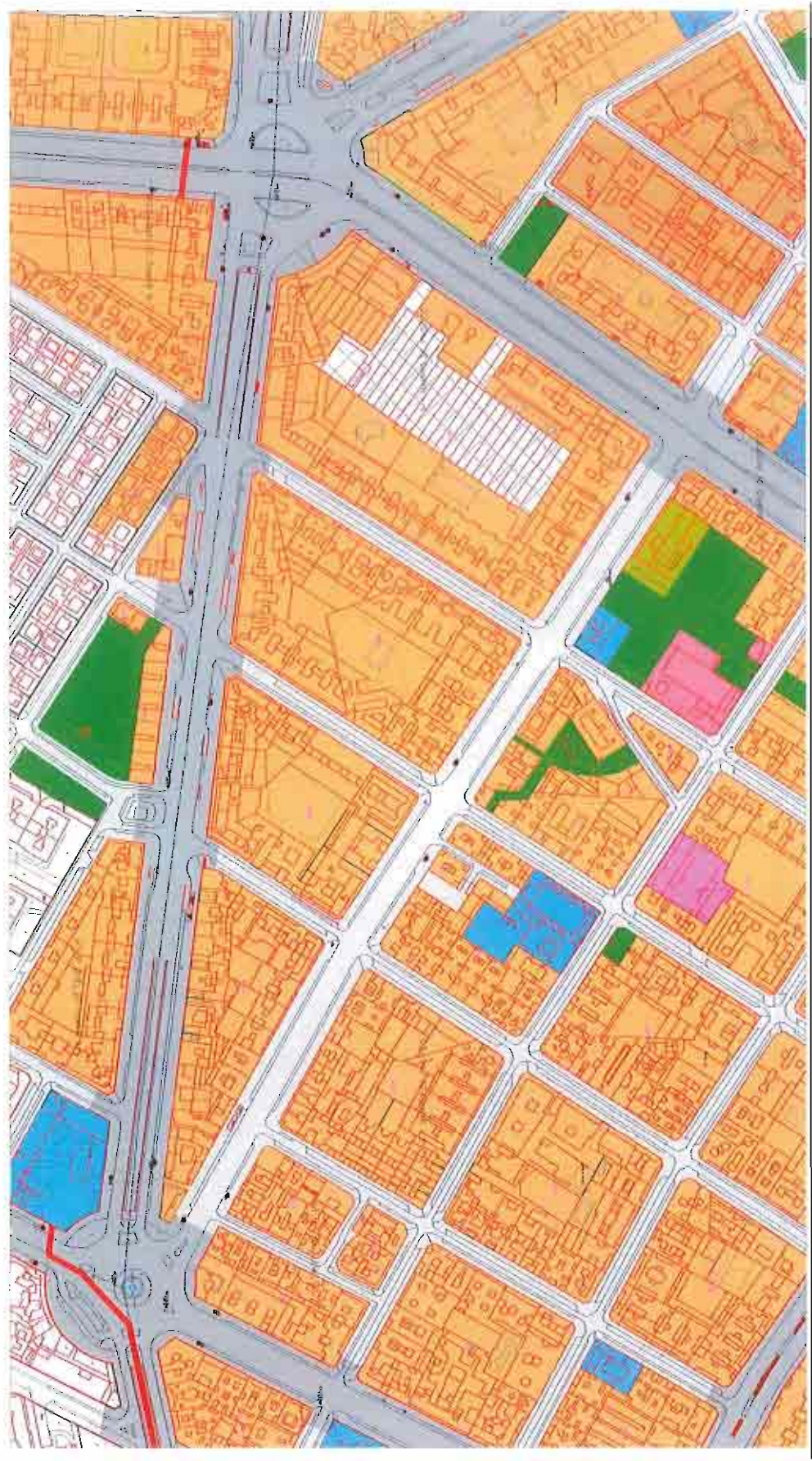
La alternativa 2 ha sido desechada ya que:

1. Aunque resuelve parcialmente los problemas actuales de accesibilidad peatonal del viaducto en parte de su recorrido entre ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.
2. Supone una importante carga ambiental en la demolición de la parte de la estructura existente que se elimina y la reconstrucción de una nueva rampa.
3. Genera un importante coste de sustitución de demoler-reconstruir empleando el 65%, una parte muy importante del presupuesto base de licitación de la obra, estimado en 8.754.718 € de 2008, dedicada a destruir una parte de la infraestructura para volver a reconstruirla en unas nuevas condiciones.
4. No separa los flujos de vehículos entre Retiro y Arganzuela desde Conde de Casal a Méndez Álvaro de los Avenida Ciudad de Barcelona de los flujos de Avenida Ciudad de Barcelona que conectan el distrito Retiro y de éste con Puente de Vallecas.
5. Afecta a las instalaciones deportivas, en este momento en construcción, que se están desarrollando debajo del viaducto, en directa relación de la plaza de Cocheras.
6. Imposibilita prolongar una gran conexión blanda entre Avenida Ciudad de Barcelona, Conde de Casal y Mariano de Cavia que permita unir los parques de Retiro y Tierno Galván
7. No permite ganar calidad estancial en el eje cívico, ni transformar la calle Doctor Esquerdo-Pedro Bosch en eje que vertebral los equipamientos, zonas verdes y espacios libres que sea el eje de barrios que une ambos distritos.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

ALTERNATIVA 2
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 2 CALLE CAVANILLES.

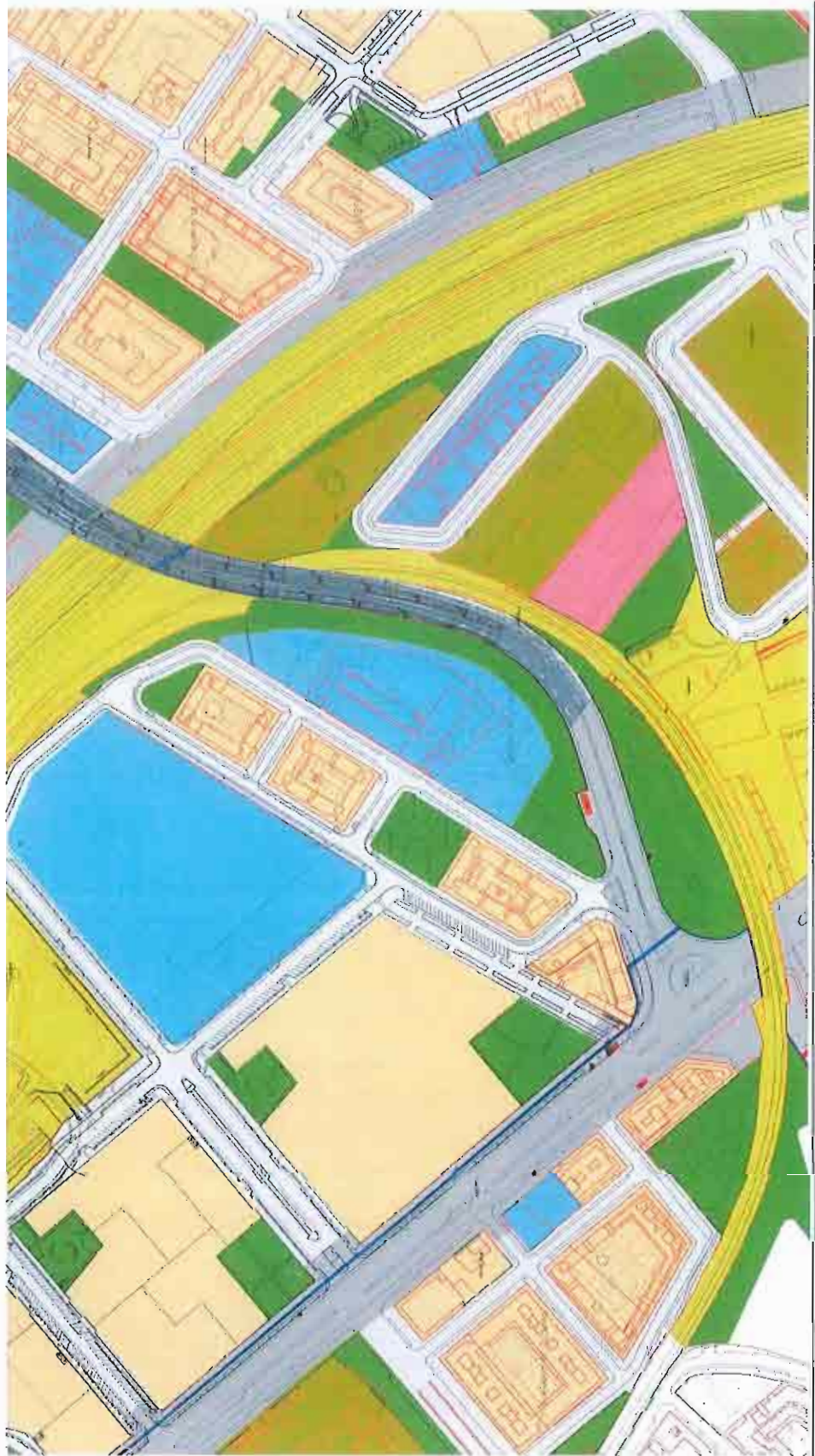


PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 3 CALLE DOCTOR EBQUERDO. ALTERNATIVA 2



ALTERNATIVAZ

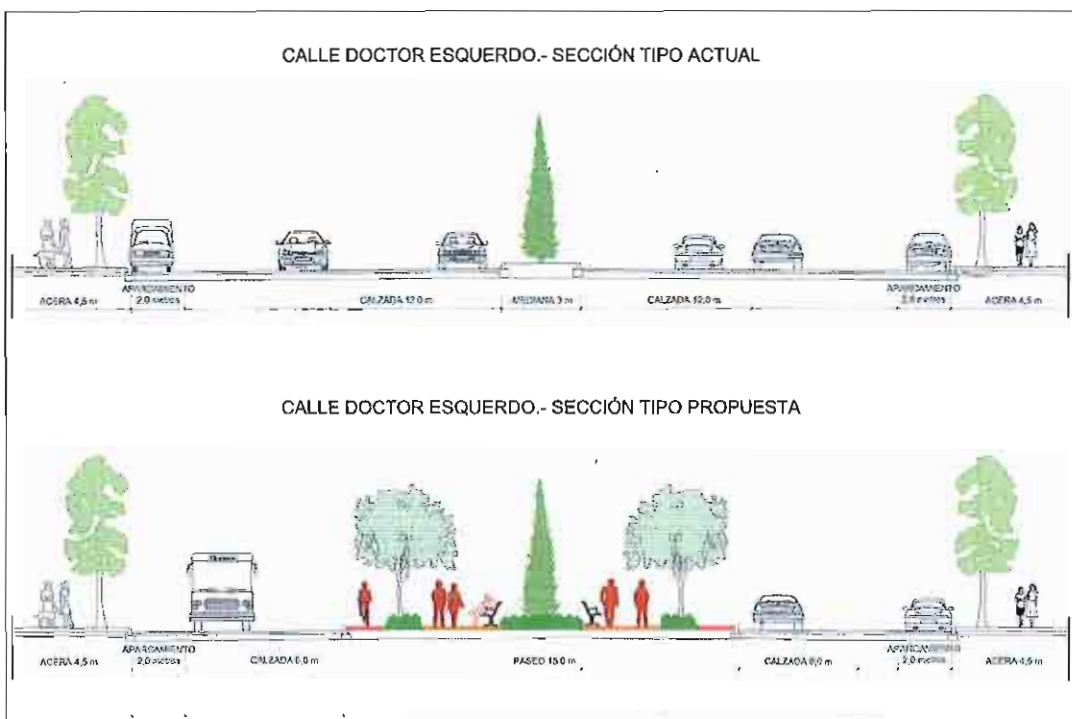
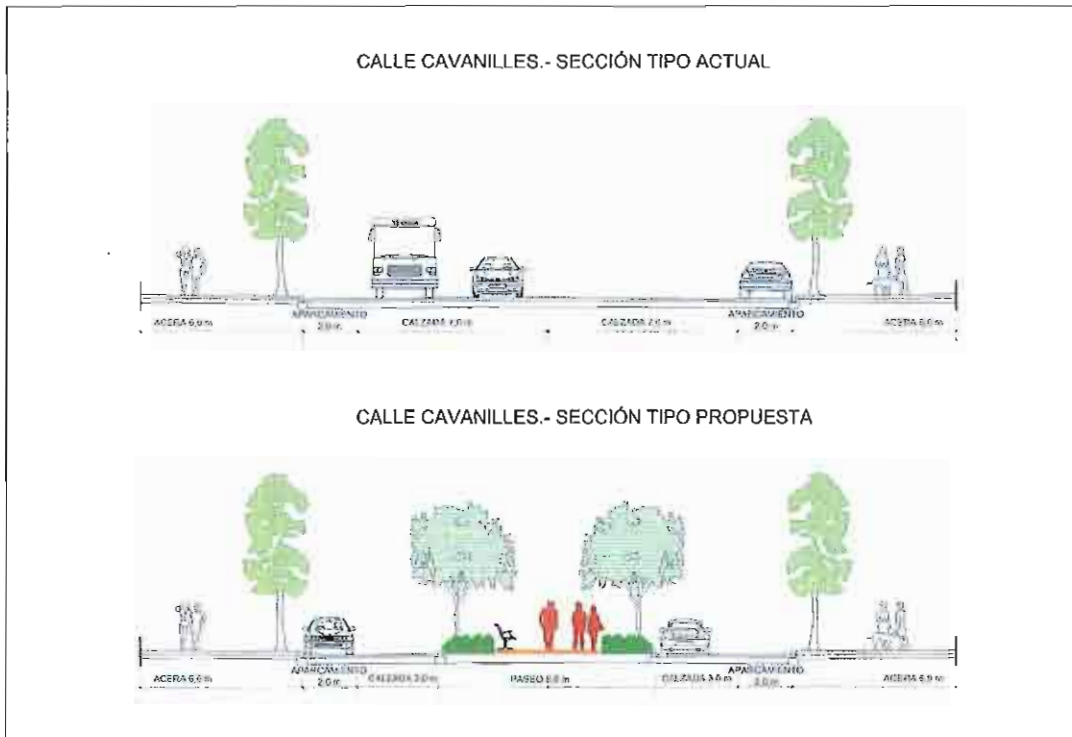
PROPUESTA DE CREACION DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH



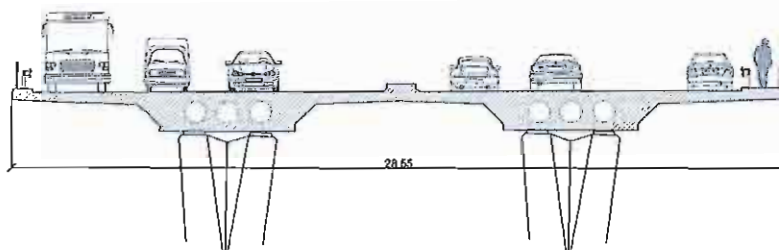
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

DEMOLICIÓN DEL TRAMO DEL VIADUCTO ENTRE DOCTOR ESQUERDO Y AVENIDA CIUDAD DE BARCELONA.	ALTERNATIVA 2
Objetivos generales de la alternativa 2	valoración
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. 	3
<ul style="list-style-type: none"> Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. 	0
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. 	3
<ul style="list-style-type: none"> Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. 	3
<ul style="list-style-type: none"> Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	0
Objetivos específicas de la alternativa 2	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. 	2
<ul style="list-style-type: none"> Coste económico estimado 	6
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental por menor impacto negativo 	3
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	4
Valoración TOTAL	34

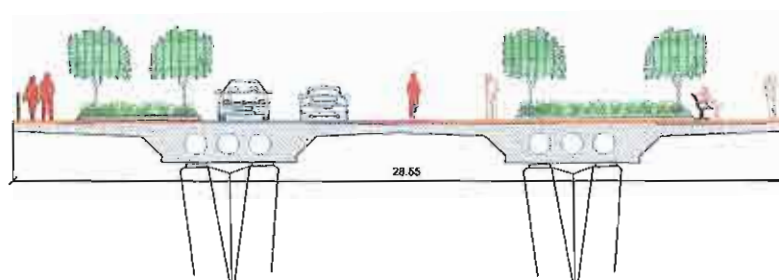
2.3. Secciones transversales.



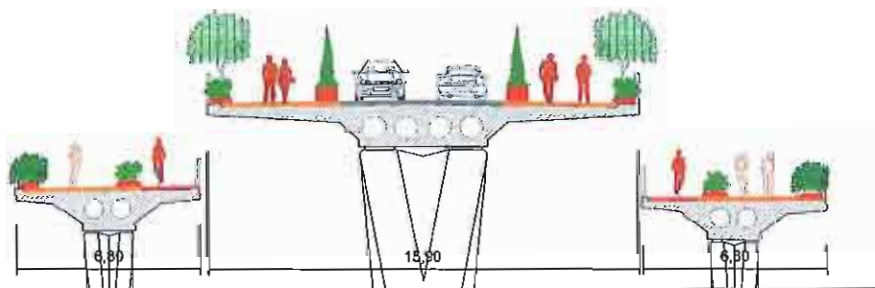
VIADUCTO DE PEDRO BOSCH.- SECCIÓN TIPO ACTUAL SOBRE PZA. COCHERAS



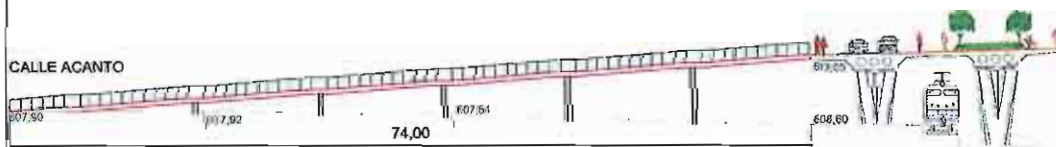
VIADUCTO DE PEDRO BOSCH.- SECCIÓN TIPO PROPUESTA



VIADUCTO DE PEDRO BOSCH.- SECCIÓN TIPO PROPUESTA



VIADUCTO DE PEDRO BOSCH.- PASARELA PEATONAL CONEXIÓN C/ ACANTO



1.1.4. ALTERNATIVA 3. PEATONALIZACIÓN COMPLETA DEL VIADUCTO DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA EL ENCUENTRO CON LAS RAMPAS LATERALES. MANTENIENDO TRAFICO EN LAS RAMPAS LATERALES DESDE AVENIDA DE CIUDAD DE BARCELONA HASTA MÉNDEZ ÁLVARO.

En la ALTERNATIVA 3 se plantea la peatonalización completa del viaducto desde Doctor Esquerdo hasta el encuentro con las rampas laterales y Acanto manteniendo tráfico en las rampas laterales desde avenida de ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro.

Se plantean las siguientes actuaciones para resolver los problemas planteados en la fase de información y diagnóstico:

Zona 1 Cavanilles

1. Convertir la calle Cavanilles, entre la plaza de Mariano de Cavia y la calle Dr. Esquerdo en un Bulevar central a nivel de la calzada para la incorporación de doble línea arbolada, y permite el paso de bici en calzada, conectando los tramos de ciclocarril 30km/h existente entre Dr Esquerdo y Menéndez Pelayo.
2. Facilitar el paso, desde el Bulevar central hasta la Plaza de Mariano de Cavia y hasta la entrada sur del Retiro.

Zona 2 Doctor Esquerdo

3. Tratamiento de la zona central de la calle Dr. Esquerdo al menos entre Cavanilles y, preferentemente desde Conde de Casal, como Bulevar ocupando la actual mediana arbolada y los cuatro carriles centrales, dos por sentido con unos 15 m de anchura. Diseño y acondicionamiento de zona estancial frente a la Biblioteca Elena Fortún.
4. Supresión del tráfico rodado en el paso elevado en el tramo entre Doctor Esquerdo y los accesos laterales desde Avenida de ciudad de Barcelona. Conversión en peatonal con carril para ciclistas con prolongación del Bulevar de Doctor Esquerdo.
5. Tratamiento de los bajos del viaducto en el tramo de la calle Dr. Esquerdo reurbanizando el entorno y ocupando los bajos, ampliación de la zona del paso de los peatones en el paso junto a la salida del metro.
6. Traslado de las paradas de autobús y servicios de la EMT al lado sur de la Avenida Ciudad de Barcelona de las líneas 310 y 136.
7. Ampliación de aceras bajo el viaducto en la salida de metro de Pacífico y eliminación de zonas de aparcamiento ilegal sustituyéndolos por jardineras permanentes de fábrica.

Zona 3 Viaducto Pedro Bosch

8. Reurbanización del la cubierta del viaducto en el tramo Pedro Bosch con Cerro de la Plata, incorporando nuevos usos a la zona horizontal entre el tramo de tablero entre Avenida Ciudad de Barcelona las incorporaciones laterales y Cerro de la Plata

9. Mejora de la comunicación vertical mediante escalera y/o ascensor acristalado entre la cota de Cerro de la Plata-Cocheras y la parte superior del tablero del viaducto.
10. Conversión en vía parque el tramo de Pedro Bosch entre Cerro de la Plata y Méndez Álvaro, Incorporación de amplias zonas peatonales, carril bici y reducción a un carril por sentido, incluyendo transporte público.

Zona 4 Entorno viaducto Retiro

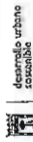
11. Reurbanización de los bajos del viaducto en el tramo Pedro Bosch próximos a Avenida Ciudad de Barcelona, incorporando al espacio nuevos usos estanciales complementarios de las pistas deportivas, en ejecución actualmente, bajo los tramos más próximos a las vías existentes entre calle cocheras y Cerro de la Plata

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela

12. Ampliación de la acera norte de Pedro Bosch en el tramo del parque junto a la calle Tejo, incorporando al parque la nueva traza de la vía parque de Pedro Bosch.
13. Mejora de la comunicación mediante rampa entre la cota de Pedro Bosch y calle Acanto, conectando, sobre la vía de Adif de las líneas C-1-7-10, hacia la estación de autobuses, cines, centro comercial desde la vía parque.
14. Mejora de la comunicación transversal mediante paso de peatones y semáforo de demanda entre las calles Tejo y el parque a la cota de Pedro Bosch con la calle Tejo, los cines y el centro comercial hacia la vía parque.
15. Acondicionamiento de paso de peatones directo desde la vía parque en la rotonda de Méndez Álvaro, por debajo del puente del ferrocarril hacia la Avenida del Planetario y el parque Enrique Tierno Galván

Zona 6 Paseo de Invierno

16. Traslado de instalaciones con policía municipal entre las calles Cocheras Cerro de la Plata a otra ubicación. Reurbanización formando el "Paseo de Invierno"
17. Recuperación del paso de peatones a cota por encima de la calle Alberche entre la plaza de cocheras y la prolongación de Téllez en prolongación.
18. Reurbanización formando el "Paseo de Invierno".



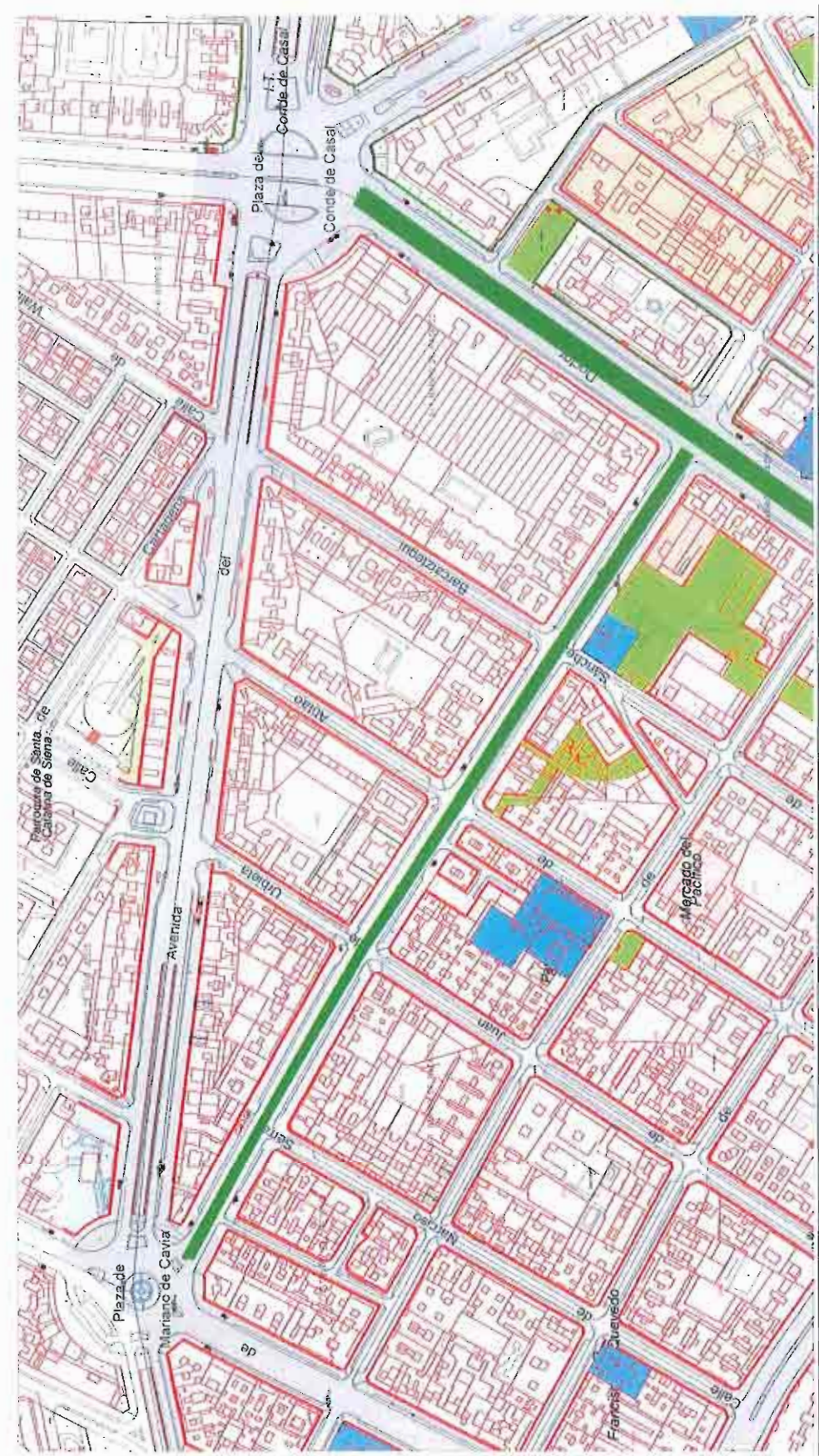
desarrollo urbano
sostenible

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA. ATOCHA. PLANO 1 EJE CIVICO ALTERNATIVA 3



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

PLAN DE CALLES Y AVENIDAS. ALTERNATIVA 3. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 2 CALLE CAVANILLES.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.

PROPUESTA DE CREACION DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO ALTERNATIVA 3



Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH ALTERNATIVA 3



<p>PEATONALIZACIÓN COMPLETA DEL VIADUCTO DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA EL ENCUENTRO CON LAS RAMPAS LATERALES. MANTENIENDO TRAFICO EN LAS RAMPAS LATERALES DESDE AVENIDA DE CIUDAD DE BARCELONA HASTA MÉNDEZ ÁLVARO.</p>	<p>ALTERNATIVA 3</p>
<p>Objetivos generales de la alternativa 3</p>	<p>valoración</p>
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. 	<p>7</p>
<ul style="list-style-type: none"> Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. 	<p>9</p>
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. 	<p>7</p>
<ul style="list-style-type: none"> Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. 	<p>6</p>
<ul style="list-style-type: none"> Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	<p>5</p>
<p>Objetivos específicas de la alternativa 3</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coste económico estimado 	<p>12</p>
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental por menor impacto negativo 	<p>4</p>
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	<p>4</p>
<p>Valoración TOTAL</p>	<p>78</p>

1.1.5. ALTERNATIVA 4. PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL VIADUCTO DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA MÉNDEZ ÁLVARO. PEATONALIZACIÓN DE LAS RAMPAS LATERALES DESDE AVENIDA DE CIUDAD DE BARCELONA.

En la ALTERNATIVA 4 se plantean las siguientes actuaciones, similares a las anteriores de la alternativa 3 pero con peatonalización parcial del primer tramo de viaducto en Doctor Esquerdo y peatonalización completa de las rampas laterales:

Zona 1 Cavanilles

1. Convertir la calle Cavanilles, entre la plaza de Mariano de Cavia y la calle Dr. Esquerdo en un bulevar central a nivel de la calzada para la incorporación doble fila arbolada. Tránsito ciclista en calzada conectando los tramos de ciclocarril 30km/h existente entre Dr Esquerdo y Menéndez Pelayo.
2. Facilitar el paso desde el Bulevar hasta la Plaza de Mariano de Cavia y hasta la entrada sur del Retiro.

Zona 2 Doctor Esquerdo

3. Tratamiento de la zona central de la calle Dr. Esquerdo al menos entre Cavanilles y, preferentemente desde Conde de Casal, como Bulevar ocupando la mediana arbolada y dos carriles uno por cada sentido con 9 metros de anchura. Diseño y acondicionamiento de zona estancial frente a la Biblioteca Elena Fortún.
4. Mantenimiento del tráfico rodado en el paso elevado en el tramo entre Doctor Esquerdo y los accesos laterales desde Avenida de ciudad de Barcelona con un carril por sentido en los bordes externos del viaducto, dejando el resto de la sección para peatones y zonas estanciales
5. Tratamiento de los bajos del viaducto en el tramo de la calle Dr. Esquerdo reurbanizando el entorno y ocupando los, ampliación de la zona del paso de los peatones en el paso junto a la salida del metro.
6. Traslado de las paradas de autobús y servicios de la EMT al lado sur de la Avenida ciudad de Barcelona.
7. Ampliación de aceras bajo el viaducto en la salida de metro de Pacífico.

Zona 3 Viaducto Pedro Bosch

8. Peatonalización de las rampas laterales del viaducto desde Avenida Ciudad de Barcelona en toda su sección, mejorando el tránsito peatonal y las zonas de paso hacia las calles Tejo y Acanto.
9. Reurbanización de la cubierta del viaducto en el tramo Pedro Bosch con Cerro de la Plata con zonas peatonales-estanciales en la zona horizontal entre el tramo de tablero entre Avenida Ciudad de Barcelona, con tráfico compartido de autobuses, vehículos y ciclista de un carril por sentido.
10. Conversión en vía parque el tramo de Pedro Bosch entre Cerro de la Plata y Méndez Álvaro, Incorporación de amplias zonas peatonales, carril bici y reducción a un carril por sentido, incluyendo con transporte público.

Zona 4 Entorno viaducto Retiro

11. Reurbanización de los bajos del viaducto en el tramo Pedro Bosch próximos a Avenida Ciudad de Barcelona incorporando el espacio nuevos usos estanciales complementarios de las pistas deportivas, en ejecución

actualmente, bajo los tramos más próximos a las vías existentes entre calle cocheras y Cerro de la Plata

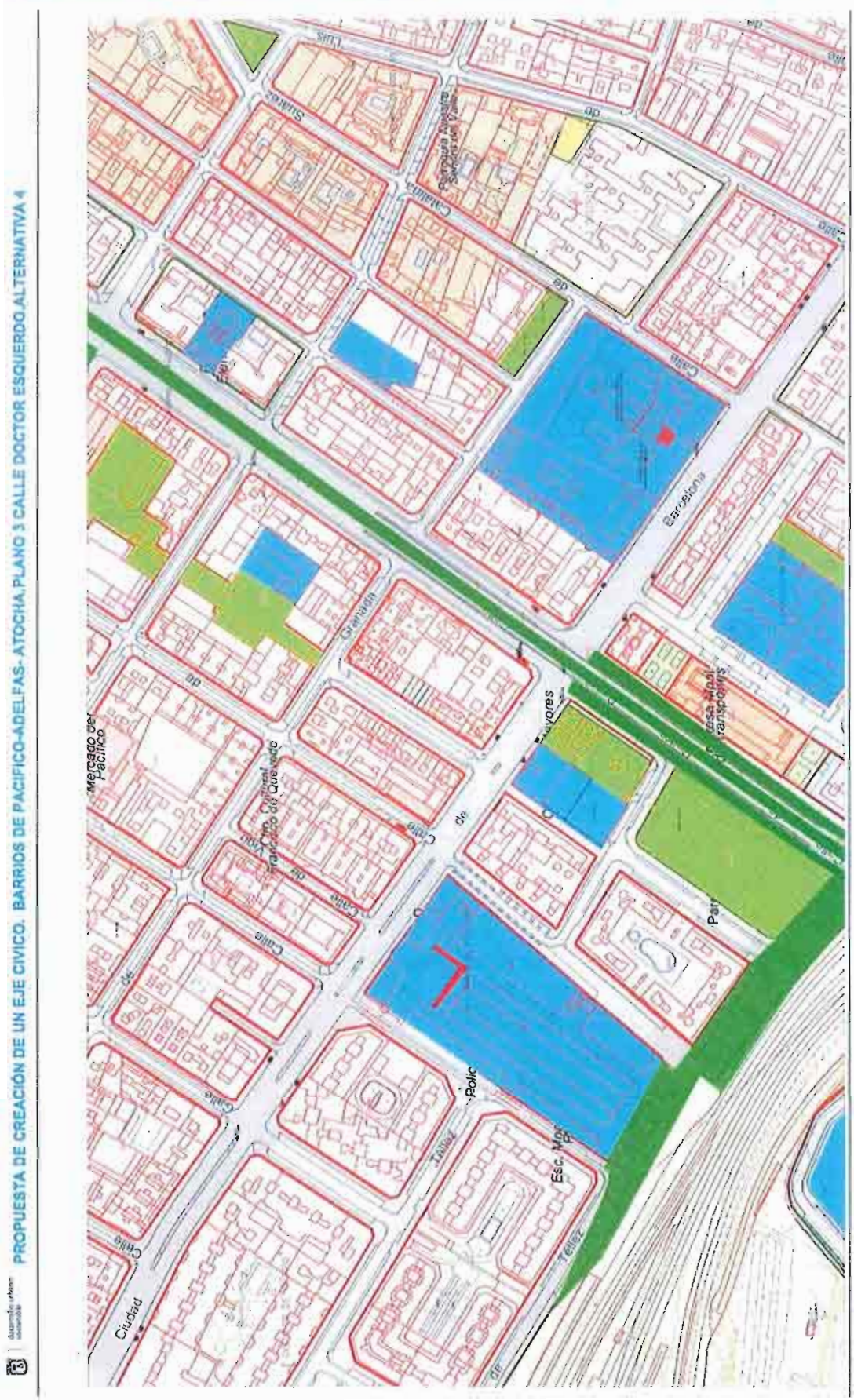
Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela

12. Ampliación de la acera norte de Pedro Bosch en el tramo del parque junto a la calle Tejo, incorporando al parque la nueva traza de la vía parque de Pedro Bosch.
13. Mejora de la comunicación mediante rampa entre la cota de Pedro Bosch y calle Acanto, conectando sobre la vía de Adif hacia la estación de autobuses, cines, centro comercial desde la vía parque.
14. Mejora de la comunicación transversal mediante paso de peatones y semáforo de demanda entre las calles Tejo y el parque a la cota de Pedro Bosch con la calle Tejo, la estación de autobuses, los cines y el centro comercial.
15. Acondicionamiento de paso de peatones directo desde la vía parque en la rotonda de Méndez Álvaro, por debajo del puente del ferrocarril hacia la Avenida del Planetario y el parque Enrique Tierno Galván

Zona 6 Paseo de Invierno

16. Traslado de instalaciones con policía municipal entre las calles Cocheras Cerro de la Plata a otra ubicación. Reurbanización formando el " Paseo de Invierno"
17. Recuperación del paso de peatones a cota sobre la calle Alberche entre la plaza de cocheras y la prolongación de Téllez en prolongación.
18. Reurbanización formando el "Paseo de Invierno" (localización 5 en gráfico).





PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADEFAS-ATOCHA, PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO, ALTERNATIVA 4



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

ALTERNATIVA 4

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH

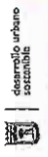


PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL VIADUCTO DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA MÉNDEZ ÁLVARO. PEATONALIZACIÓN DE LAS RAMPAS LATERALES DESDE AVENIDA DE CIUDAD DE BARCELONA.	ALTERNATIVA 4
Objetivos generales de la alternativa 4	valoración
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. 	7
<ul style="list-style-type: none"> Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. 	9
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. 	6
<ul style="list-style-type: none"> Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. 	6
<ul style="list-style-type: none"> Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	5
Objetivos específicas de la alternativa 4	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. 	5
<ul style="list-style-type: none"> Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. 	4
<ul style="list-style-type: none"> Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. 	4
<ul style="list-style-type: none"> Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. 	5
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. 	5
<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. 	5
<ul style="list-style-type: none"> Coste económico estimado 	18
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental por menor impacto negativo 	5
<ul style="list-style-type: none"> Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	5
Valoración TOTAL	89

TABLA GLOBAL DE VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Objetivos generales de la alternativas	Máxima Puntuación Posible	Alternativa 0 Estado actual	Alternativa 1 Túnel subterráneo	Alternativa 2 Demolición parcial viaducto	Alternativa 3 Peatonalización Completa viaducto Dr. Esquerdo	Alternativa 4 Peatonalización Parcial viaducto Dr. Esquerdo
<ul style="list-style-type: none"> Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos. Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro. Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro. Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno. Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Acif, dando continuidad a las calles Teitez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas. 	10	0	2	3	7	7
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las conexiones actuales o abrir nuevas entre los barrios incluidos en el área. Establecer una nueva ordenación del espacio público urbano priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las nuevas a incorporar. Establecer un reparto modal más equilibrado en ese espacio público y en el viario. Ampliar en el eje cívico y complementar los actuales usos al aire libre con nuevos tipos de actividades que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual. Fomentar el transporte público, los modos blandos y modos verdes conectando con las redes del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad. Priorizar la seguridad en las intersecciones entre modos. Coste económico estimado Estimación ambiental por menor impacto negativo Estimación ambiental de mejora del entorno urbano 	5	0	0	0	9	9
	10	0	0	3	7	6
	5	0	0	3	6	6
	5	0	0	0	5	5
Objetivos específicos de la alternativas						
	5	0	1	2	4	5
	5	0	1	2	4	4
	5	0	1	2	4	4
	5	0	0	2	4	5
	5	0	0	2	4	5
	20	0	2	5	12	18
	5	0	1	3	4	5
	10	0	1	4	4	5
Valoración TOTAL	100	0	10	34	78	89

Se elaboran estudios previos de geometría de viario y de espacios públicos de las alternativas 3 y 4 para alcanzar una alternativa final a criterio de la dirección del trabajo, de la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible y de Juntas Municipales de Arganzuela y Retiro que se presentan a continuación:



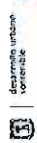


PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 2 CALLE CAVANILLES.. ALTERNATIVA 3



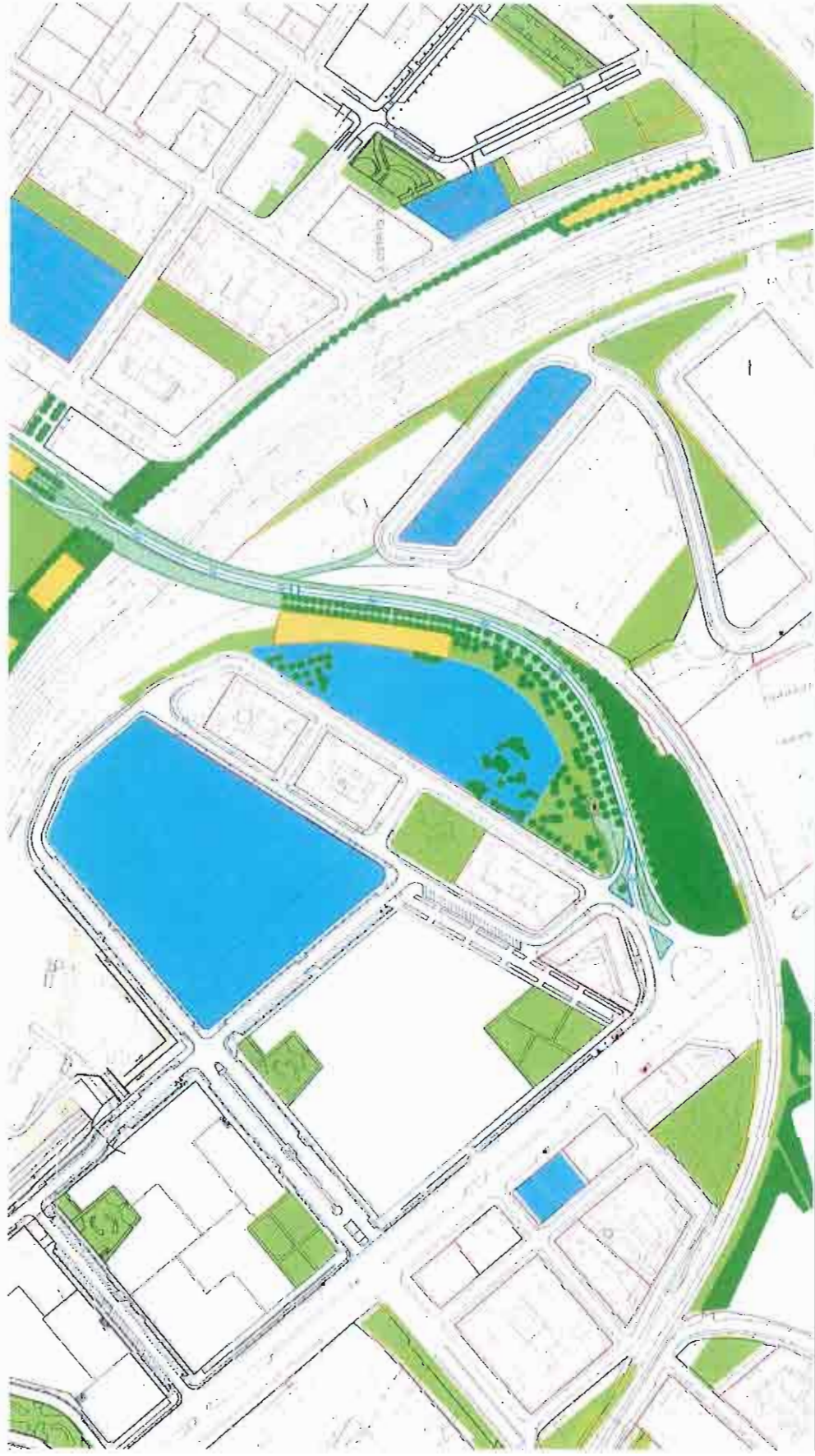
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO. ALTERNATIVA 3



340

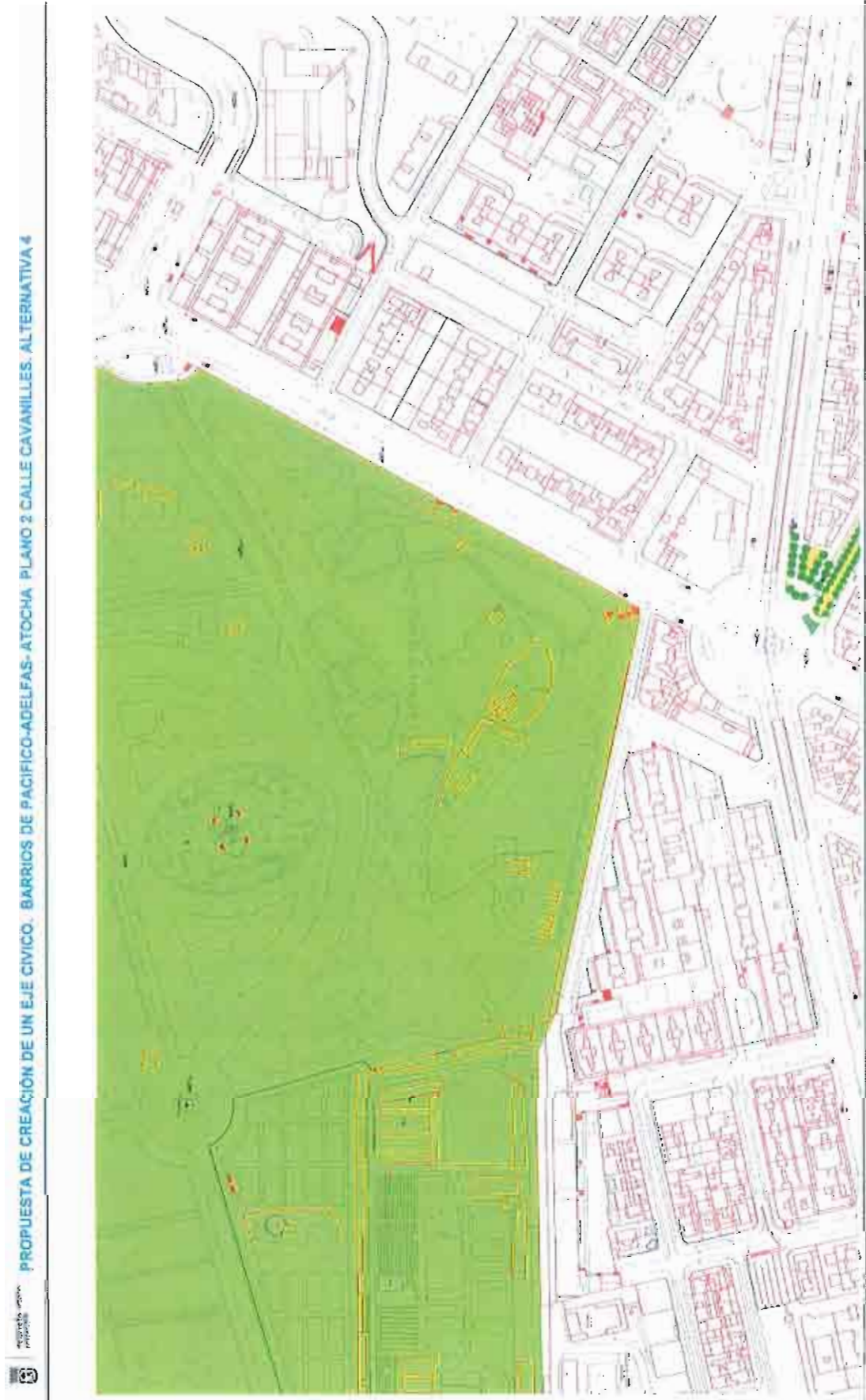
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH. ALTERNATIVA 3



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH. ALTERNATIVA 3







PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 2 CALLE CAVAMILLES. ALTERNATIVA 4



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO. ALTERNATIVA 4



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH. ALTERNATIVA 4



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH. ALTERNATIVA 4



1.2. Justificación de la propuesta realizada por la dirección técnica del trabajo.

Tras las reuniones mantenidas con los desarrollos de la alternativa 3 y la alternativa 4 entre la dirección del trabajo, la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible y las Juntas Municipales de Arganzuela y Retiro se escoge una ALTERNATIVA MIXTA entre la 3 y 4.

La alternativa elegida es la que alcanza mejor los objetivos generales y específicos establecidos en el estudio. Desde el punto de vista de la dirección del trabajo la alternativa mixta entre la 3 y la 4 alcanza el mayor grado de cumplimiento de los **OBJETIVOS GENERALES** del trabajo que se ha planteado desde la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible ya que:

- Permite **reciclar parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch** para un uso alternativo de espacio público en el tronco central mejorando su funcionalidad.
- Se mantiene **un carril por sentido para el tráfico de vehículos** que conecten los dos distritos con una población directa de unas 30.000 personas e indirecta de 53.000 y se añade **una conexión peatonal amplia de larga distancia** entre Conde de Casal y Méndez Álvaro por la parte central del viaducto.
- Se **mejoran en las conexiones verticales** a la salida de metro a través de las rampas laterales peatonales, con un ascensor en el paseo de invierno y con una rampa de acceso a la calle Acanto y área de cines y centro comercial.
- Se **introducen mejoras transversales** con numerosos pasos peatonales, tanto en Dr. Esquerdo como en Pedro Bosch, con semáforos de demanda en la zona de los cines y ascensor.
- Se **mejoran las conexiones longitudinales** de otros modos tanto en el tronco central a lo largo de todo el viaducto y calle Doctor Esquerdo y se peatonalizan completamente las rampas laterales entre la plaza de Cocheras y los cines y el CEIP Plácido Domingo, ganándose la máxima accesibilidad de proximidad en esta opción en la corta distancia entre barrios.
- Se generan **nuevos espacios urbanos alternativos**, complementarios de los existentes, para los vecinos en todas las zonas: tres en Cavanilles, tres en Dr Esquerdo, tres en Pedro Bosch y cuatro en el paseo de invierno.
- También se **mejora en Cavanilles la movilidad ciclista** compatible en calzada con el transporte público y el paso de automóvil local consiguiendo una mejora de la seguridad y calmado de tráfico a lo largo de la calle.
- Se **recicla la actual sección de la calle Dr. Esquerdo** entre Avenida de Ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulvar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.
- Se **conecta mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde** con la biblioteca de Retiro, a través del nuevo bulvar y de la plaza de Cocheras, completando la actual red de espacios cívicos y los nuevos peatonales y zonas verdes mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.

- Se **reubican las instalaciones municipales** bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, ampliando las posibilidades de nuevas zonas deportivas y eliminando el aparcamiento de debajo del viaducto y en la zona inmediata del paseo de invierno para dar continuidad a éste.

1.3. Justificación de la alternativa principal elegida.

La alternativa elegida es la que cumple el máximo grado de cumplimiento de los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS** del trabajo que se ha planteado desde la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible ya que:

- **Se mejoran las conexiones actuales** especialmente peatonales de aceras y nuevos bulevares a lo largo del eje cívico, de pasos entre barrios y distritos y de pasos peatonales transversales entre los barrios incluidos en el área. Se mejoran las condiciones de paso ciclista, bien en calzada, bien en carriles específicos.
- Se establece una **nueva ordenación del espacio público urbano** priorizando la habitabilidad y capacidad de uso áreas libres existentes y de las trece nuevas que se crean a lo largo de todo el eje cívico, así como la accesibilidad y conectividad entre las mismas.
- Se establece un **nuevo reparto modal más equilibrado** en ese espacio público y en el viario:
 - Cavanilles: un carril por sentido, bulevar de 7m, paso ciclista en calzada y L10bus EMT
 - Dr. Esquerdo entre Conde de Casal y Valderrivas: dos carriles por sentido, bulevar de 15 m, mejora de las condiciones de paso ciclista y mantenimiento de las líneas de autobús EMT actuales.
 - Dr. Esquerdo entre Valderrivas y Pedro Bosch: dos carriles por sentido con carriles de incorporación al viaducto, aceras laterales de 4,5 m, mejora de las condiciones de paso ciclista y mantenimiento de los autobuses EMT (reordenando el paso de la L8).
 - Pedro Bosch hasta Méndez Álvaro: Un carril por sentido, aceras laterales de 4,5 m hasta las vías de Adif y aceras asimétricas en Arganzuela de 11 y 4 m, mejora de las condiciones de paso ciclista en carril bidireccional en la acera norte y en calzada y mantenimiento de la línea de autobús 156 EMT actual, la línea 8 podría incorporarse, bien desde Conde de Casal o variar su itinerario por Cerro Negro hasta Méndez Álvaro.
- Se **amplía el eje cívico con nuevos espacios** y se complementan los actuales usos al aire libre, con nuevos tipos de actividades, que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- Se **fomenta el transporte público, los modos blandos y modos verdes** conectando con las redes de proximidad del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
- Se **prioriza la seguridad en las intersecciones** entre modos y especialmente en los peatonales y ciclistas con una efecto de reducción de la velocidad en la

parte alta del viaducto que ayude a paliar la siniestralidad actual y las molestias a los vecinos con viviendas cercanas.

- El **coste económico estimado** es el más bajo de todas las alternativas analizadas respecto al paso subterráneo, a la demolición parcial y a la opción 3, ya que afecta a menos sección de calzada a intervenir que en esta última.
- **La estimación ambiental por menor impacto negativo** es máxima ya que no supone las afecciones del paso subterráneo, ni la demolición parcial y produce una menor demolición de calzada que en la opción 3
- **La estimación ambiental de mejora del entorno urbano** es considerable ya que:
 - Permite ganar un amplio espacio peatonal, estancial y verde.
 - Supone un mejor equilibrio intermodal hacia el peatón, ciclista y transporte público y una mejor integración de los intercambios con la red de metro y cercanías a peatonal y modera o reduce las afecciones del vehículo al rebajar su velocidad y reducir la sección de calles, ayudando a racionalizar su uso.
 - Supone la ampliación del arbolado actual con la plantación de alineaciones dobles a lo largo de 1800 ml de bulevares con una estimación de unos 700 nuevos ejemplares que duplican el arbolado actual en la zona. A ello se unirán nuevas zonas verdes y de vegetación en los bulevares.

1.4. Descripción de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.

- **ZONA 1:** Se transforma la sección de la **calle Cavanilles**, actualmente infrautilizada, en un nuevo bulvar central de siete metros de anchura. Se logra así la conexión peatonal desde la plaza de Mariano de Cavia y la entrada sur del parque del Buen Retiro hasta Dr. Esquerdo con pasos de peatones rebajados y arbolado a ambos lados generando tres áreas estanciales:

- Una en la zona junto la plaza de de Mariano de Cavia, muy frecuentada por viandantes, junto a las paradas de autobús, quiosco de prensa y zona estancial.
- Otra en la parte media de la calle, a la altura del Mercado de Pacífico.
- La tercera junto a la nave de motores y la red prevista de nuevos espacios libres y equipamientos de la actuación del APR Metro Granada-Valderrivas.

- **ZONA 2:** La **calle Dr. Esquerdo** entre Avenida de Ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulvar urbano Se transforma la sección manteniendo dos carriles por sentido y ampliando un bulvar de 15 m entre Conde de Casal y la calle Valderrivas.

- Se mantiene el arbolado central y se permite las plantaciones de árboles laterales completando la alineación discontinua del arbolado existente en las aceras laterales.

- Se generan dos nuevas áreas estanciales: una en el encuentro de la calle Santa Sabina frente a la zona de juegos infantiles y el futuro APR de Dr. Esquerdo y otra frente a la biblioteca de la Comunidad de Madrid Elena Fortún.
- **ZONA 3: La calle Pedro Bosch** entre Avenida de Ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro como nuevo bulevar urbano elevado sobre las vías de Adif. Se transforma la sección manteniendo un carril por sentido con aceras laterales de 4,5 m entre Valderrivas y Acanto.
 - El bulevar se estrecha a partir de la calle Valderrivas para dar paso a dos aceras laterales de 4,5 m, a lo largo de todo el viaducto, permitiendo un paso cómodo y seguro entre Retiro y Arganzuela.
 - Además se generan tres espacios amplios estanciales y para eventos: uno en la calle Valderrivas-Granada, otro en lo alto del viaducto sobre Avenida Ciudad de Barcelona y el tercero frente a las instalaciones de la EMT.
 - Se ha procurado que ninguno de estos espacios coincida en la proximidad de viviendas en su entorno con efecto de guardar lo más posible la privacidad de los vecinos.
 - Se plantea a lo largo de todo el tramo del viaducto elevado arbolado lateral en alineación y jardineras laterales, en los extremos de la sección, con plantas trepadoras sobre mallas que amortigüen el ruido y visualmente el paso de coches y viandantes respecto a las viviendas del entorno.
 - La zona de paso sobre las vías de ADIF se mejora y acondiciona con dos zonas amplias zonas de paso desde la plaza de cocheras en el lado norte y en la zona entre los cines y la calle Cerro de la Plata resolviendo ampliamente la accesibilidad y conectividad entre barrios en este punto, aunque con las limitaciones de plantación, que supone el vuelo sobre la vías de ADIF.
 - Se introduce una pasarela en el lado de los cines que permite desde el viaducto conectar con la calle Acanto, mediante una rampa de 70 m de longitud y 5 m de anchura, sobre terreno de titularidad municipal, que permite un paso cómodo y accesible en longitud, anchura y pendiente.
 - Se acondiciona sobre la antigua calzada norte del viaducto la ampliación del parque junto al CEIP Plácido Domingo, con un paseo lateral de 11 m de anchura, continuidad de las aceras laterales del viaducto, flanqueado por doble línea de arbolado, que se integre con el parque, desde el estribo del viaducto hasta la entrada de la estación de cercanías de ADIF.
 - Se reordena el acceso lateral viario a las calles Tejo y Jacaranda, ampliando a dos carriles las esperas en el semáforo de acceso a la rotonda de Pedro Bosch con Méndez Álvaro.
 - Se amplía la acera sur de la calle Pedro Bosch a la largo de todo su recorrido hasta llegar a la rampa lateral de la calle Cerro de la Plata y la acera lateral del viaducto.
 - Se introduce en la calle Méndez Álvaro, un nuevo paso peatonal bajo el viaducto ferroviario de la línea C-1-7-10 de cercanías que permite la

- conexión directa del eje cívico con la acera norte de la calle Avenida del Planetario.
- o Se amplía con zona peatonal y arbolado desde el paso desde Méndez Álvaro hasta la calle Meneses conectando con la entrada al Parque Enrique Tierno.
 - **ZONA 6: Paseo de Invierno** entre Calle Cerro Negro y Tellez. Se realiza un esquema general que recupere la continuidad, la calidad ambiental, la mejora de espacio público del paseo de invierno dadas las diferentes condiciones de perfil, anchura y espacios a lo largo del paseo mediante:
 - o La plantación lineal de arbustos bajos en el borde junto a la valla de Adif, que sea compatible con las zonas de servidumbre y policía de la ley ferroviaria.
 - o La plantación de jardinería a lo largo del mismo y de las zonas adecuándose en cada zona a las anchuras y necesidades del paseo.
 - o La realización de tres zonas para usos complementarios:
 - La primera en el comienzo en el encuentro con la calle Cerro Negro
 - La segunda en las actuales plazas de aparcamiento entre la calle Cero de la Plata, junto a las viviendas de Caritas.
 - La tercera sobre la actuales instalaciones municipales una vez que hayan sido trasladadas a la parcela de la plaza de Cocheras medianera con el centro de Mayores Pérez Galdós.
 - La cuarta en la zona libre arbolada junto las vías de Adif entre las calles Cocheras y Alberche, con usos compatibles con el uso del túnel ferroviario de salto del carnero de la líneas de cercanías C-1-7-10 que pasa próximo.
 - o Se reacondiciona el fondo de saco de la calle Cocheras eliminando la rotonda de fondo de saco y sustituyéndola por una cabeza de martillo.
 - o Se plantea la construcción de una pequeña losa encima de la calle Alberche que permita la continuidad del Paseo de Invierno hasta la trasera de Daoiz y Velarde que permita la comunicación entre los equipamientos de ambas plazas.

Las zonas 4 y 5 se detallan en el capítulo de descripción de las características geométricas y funcionales de los nuevos espacios libres generados en la propuesta.

**2. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA FUNCIONAL DE LA PROPUESTA:
ENCAJE EN PLANTA Y SECCIONES TRANSVERSALES POR TRAMOS**

2.1. Esquema funcional de la propuesta para el conjunto del ámbito.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA. ATOCHA. PLANO 1 CONJUNTO EJE CIVICO



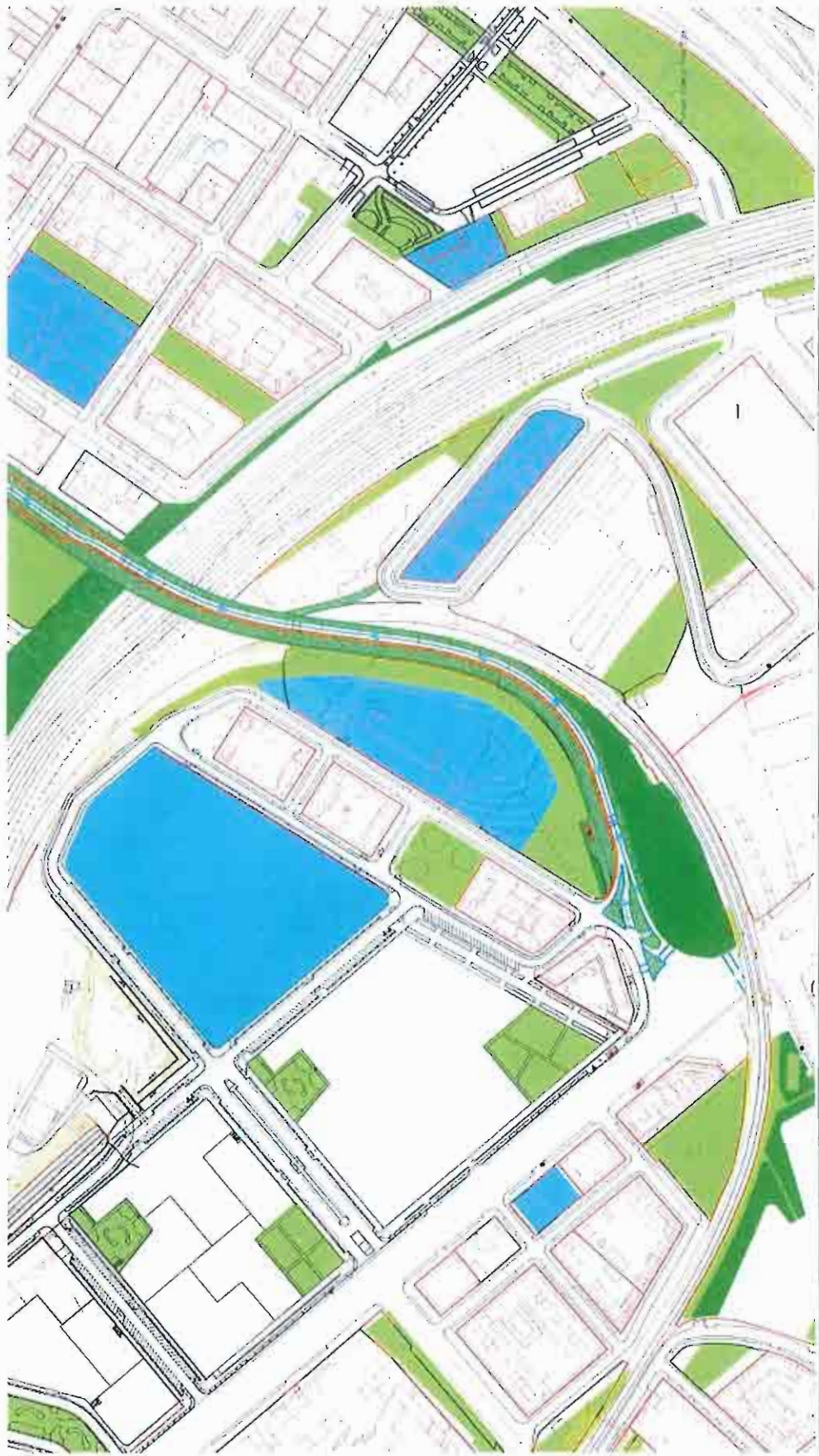
2.2. Definición del esquema funcional de las actuaciones a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.



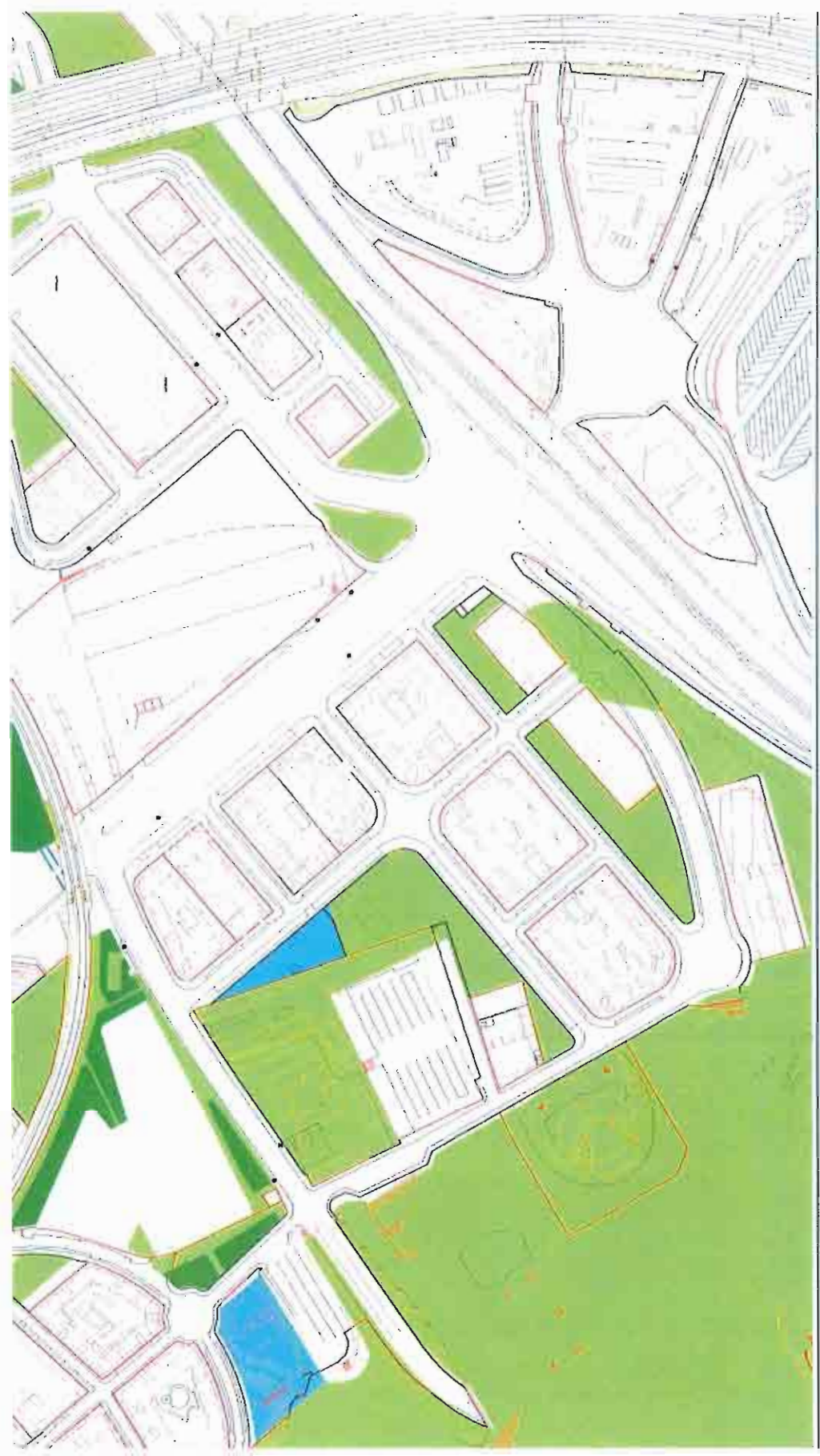
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 4 CALLE PEDRO BOSCH



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 5 CONEXIÓN CON PARQUE TIerno GALVÁN



3. DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS Y FUNCIONALES DE LOS NUEVOS ESPACIOS LIBRES GENERADOS EN LA PROPUESTA.

3.1. Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres

Criterios de localización de nuevos espacios libres.

Para la integración de nuevos usos en los espacios libres que se generan con la alternativa elegida se ha realizado un análisis de los siguientes parámetros que ayudan a la mejor localización de dichos usos a lo largo del Eje Cívico:

- Proximidad directa a la entrada de uno o varios equipamientos del eje cívico.
- Constatación de concentración de flujos peatonales, salidas o entradas muy frecuentadas a sistemas de transporte público, de acuerdo al trabajo de campo realizado.
- En el caso de zonas estanciales: distancia o separación a viviendas en las zonas elevadas del viaducto.
- Zonas planas y amplias de suficiente tamaño para soportar superficies adecuadas para los nuevos usos.
- Generación de zonas de sombra y/o con láminas de agua que permitan un acondicionamiento climático en verano.
- Zonas libres de edificación en el entorno que permitan un mayor soleamiento a lo largo del día y del año.

3.2. Definición del esquema geométrico y funcional de la propuesta en los nuevos espacios libres a incorporar en la propuesta agrupadas por subámbitos o zonas dentro del ámbito general de actuación.

Posibles usos preferentes de los nuevos espacios libres generados en la propuesta:

Zona 1 Cavanilles: calle Cavanilles desde la glorieta de Mariano de Cavia hasta la intersección con la calle doctor Esquerdo. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial
- zona ejercicios mayores

Zona 2 Dr. Esquerdo: calle doctor Esquerdo desde el encuentro con la calle Cavanilles hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial
- quioscos-terrazas de verano
- zonas de sombra-pérgolas
- fuentes ornamentales-lámina agua para refrigeración climática en la zona plana con Cavanilles-biblioteca Elena Fortún, antes de la rampa.

- mirador-plaza en el tramo alto encima de Avenida ciudad de Barcelona.

Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch: desde Dr. Esquerdo hasta el encuentro con la calle Acanto. Se distinguen tres zonas:

- **Zona superior del viaducto Doctor Esquerdo.** Usos preferentes:
- peatonal
- ciclista
- estancial
- zonas verdes
- esculturas
- zonas de sombra-pérgolas
- "El jardín el Pacífico" espacios verdes con plantas de clima templado del Pacífico (con posibilidad de colaboración con el Jardín Botánico de Madrid).

En horarios que permitan cortar el tráfico (fines de semana y noches):

- Mercadillo fin de semana.
- Cine de verano frente al muro de la EMT
- Quioscos-terrazas de verano, no permanentes, entre el muro de la EMT y la plaza de Cocheras

Zona inferior de viaducto. Usos preferentes:

- peatonal
- estancial
- zona de entrada en Avenida Ciudad de Barcelona:
 - biblioteca con Wifi al aire libre.
 - usos culturales.
 - espacio exposiciones.
 - escenario.
- usos deportivos ya previstos en el proyecto Pacífico Puente Abierto:
 - Pista de patinaje
 - Pista mixta de voleibol+fútbol 3x3
 - Baloncesto 3x3
 - Pista de parkour
 - Zona acolchada de ejercicios
 - Mesas de ping pong
 - Rocódromo
 - Pista de ejercicios corporales. Zonas de relax

Zona superior del viaducto en las rampas laterales de acceso vehículos. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial

Zona 4 Entorno viaducto Retiro: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Retiro. Plaza de cocheras junto a Policía actual. Usos preferentes:

- Biblioteca wifi al aire libre
- Zona prensa al aire libre

- Fuentes ornamentales-refrigeración climática
- Mesas ajedrez

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Arganzuela. Zona colegio y cines. Usos preferentes:

- Modificación zona verde con utilización de la cota baja para pistas deportivas complementarias colegio-futuro instituto.
- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial uso mixto
- zonas de sombra-pérgolas
- Fuentes ornamentales-refrigeración climática

Zona 6 Paseo de Invierno: desde la calle Téllez a Cerro de la Plata a la altura de la calle Acanto. Usos preferentes:

- peatonal
- estancial
- zonas de sombra-pérgolas
- fuentes ornamentales-refrigeración climática
- pistas deportivas complementarias a las actuales de plaza de cocheras y bajos del viaducto.

3.3. Esquemas e imágenes parciales de los nuevos espacios libres generados.

En la páginas siguientes se define el esquema geométrico de las propuestas de los nuevos espacios libres que se han generado en el nuevo espacio público de la alternativa.

Se representan en color verde las zonas libres susceptibles de ser arboladas, ajardinadas, pavimentadas terrazas estanciales y de paseo.

Se representan en color beige-arena las zonas libres susceptibles de acoger usos al aire libre de acuerdo al listado por subzonas o ámbitos anteriormente señalados en el apartado previo.

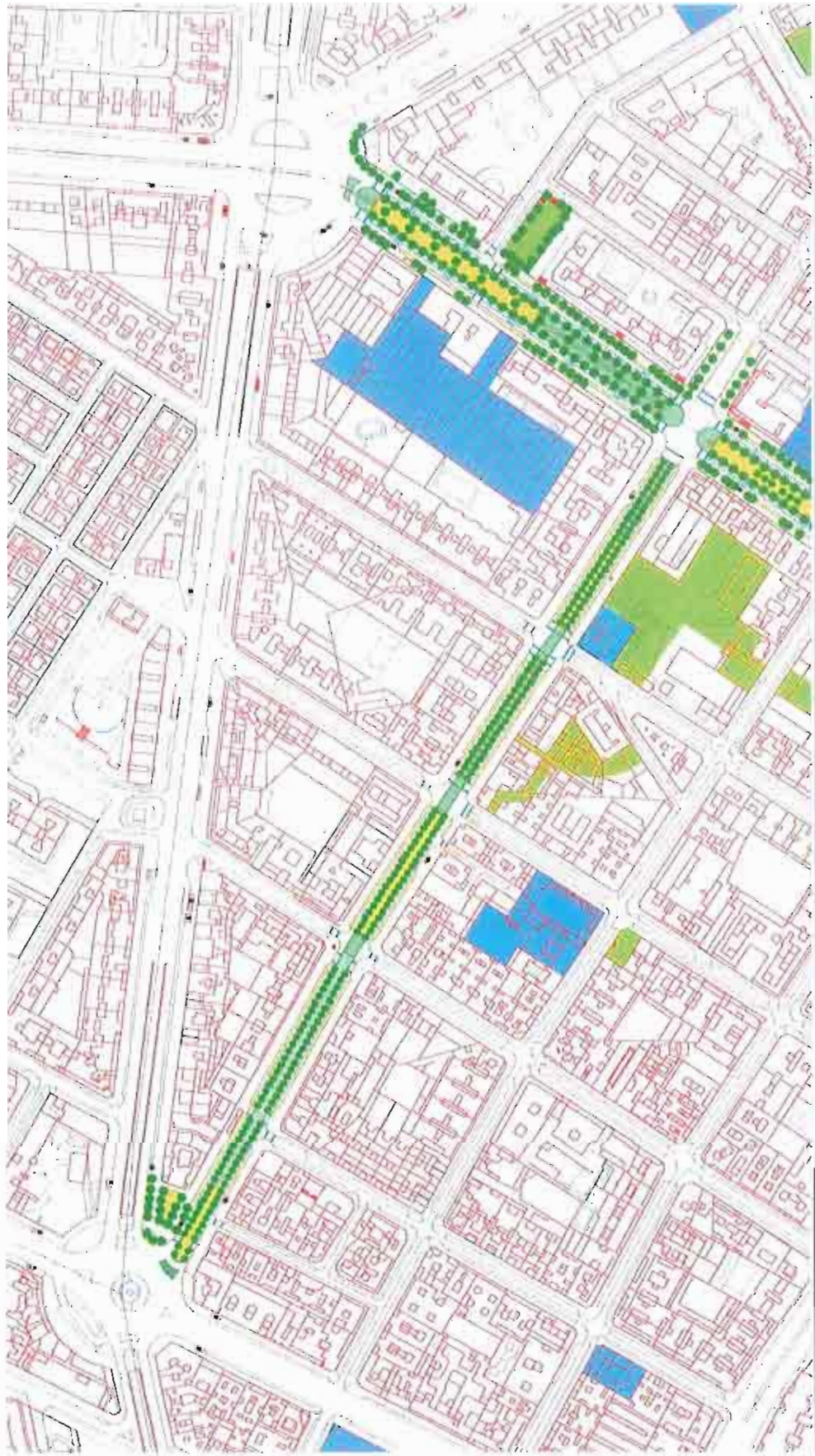
Se representan en color azul las dotaciones y equipamientos públicos y privados en edificios, tanto las existentes como las previstas en el planeamiento o en vías de ejecución, en los alrededores del eje cívico.

Se incluye a modo indicativo nuevo arbolado en los bulevares y nuevos paseos y se ha representado también el arbolado ya existente incorporado por identificación de foto aérea en los bordes de las calles principales del eje cívico.

En el caso de los espacios libres y arbolado se ha ampliado ligeramente el trazado para ver la conexión del eje cívico por el norte con el parque del Buen Retiro y en la parte sur con el Parque Enrique Tierno Galván.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA. PLANO 2 CALLE CAVANILLES.



3 | **PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. PLANO 3 CALLE DOCTOR ESQUERDO**



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO. BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.





3.4. Plano general de imagen final propuesta.



