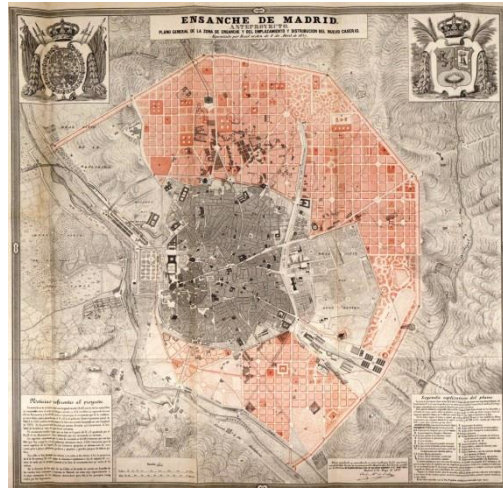
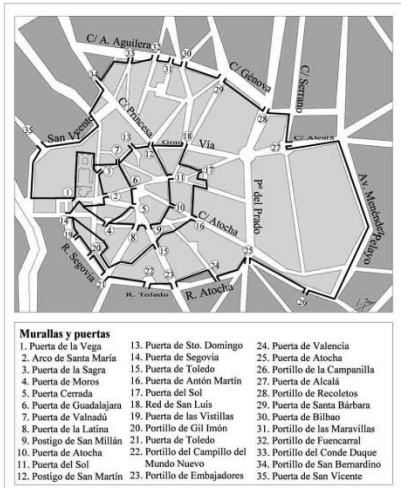


START UP INFORMATION

Ciudad:	MADRID
Contacto:	<p>Sagrario Feroso de Ancos Consejera Técnica de la Subdirección General de Acción Internacional, Redes y Organismos Internacionales. Ayuntamiento de Madrid ferosoas@madrid.es</p> <p>Jose Luis Infanzon Priore Director General del Espacio Publico Obras e Infraestructuras Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible Ayuntamiento de Madrid infanzonpj@madrid.es</p>
Proyecto:	PLAN GRAN VÍA: BUSCANDO EL EQUILIBRIO EN LA CIUDAD CONSOLIDADA

Área Temática de Cooperación	Reto
Desarrollo Urbano Sostenible Medio Ambiente y Movilidad	Remodelación de la Gran Vía con el fin de reequilibrar el espacio destinado a los distintos modos de movilidad y mejorar la calidad del espacio público y el paisaje urbano, en el marco del Plan A de Calidad Ambiental de la ciudad de Madrid.
<p><u>BREVE RESUMEN DEL CONTEXTO DE CIUDAD</u></p> <p>Extensión: 604,45 km². Población (2017): 3.182.981 hab Densidad: 5265,91 hab./km² Zonas verdes: 7.371 Há – 22,8 m² de espacios verdes por habitante Distritos - 21</p> <p>ORIGENES</p> <p>La primera evidencia histórica de la ciudad de Madrid data del año 865, cuando el emir Muhammed I mandó construir una alcazaba en la aldea de Mayrit, a orillas del río Manzanares. Mayrit significa en árabe "abundancia de agua". Hasta 1083, cuando Alfonso VI de Castilla conquista la población, Madrid sería islámico.</p> <p>Aunque durante los siglos XVI y XVII Madrid fue la capital de un gran imperio, su arquitectura no reflejaba el papel internacional que le tocó jugar. La sobriedad de sus iglesias y palacios respondía al espíritu y al protocolo que caracterizaba a la dinastía de los Austrias.</p> <p>A partir de 1701 Felipe V, el primer Borbón de España, emprende una serie de reformas urbanísticas para adaptar la imagen de la ciudad al gusto de las cortes europeas: fuentes, jardines, arcos monumentales... es el Madrid de los Borbones.</p>	

Es así que la ciudad se fue transformando durante mil años pero siempre dentro del perímetro se su intrincada trama histórica. A mediados del siglo XIX el debate urbano en Madrid se desarrollaba entre los partidarios de la expansión de la ciudad, más allá del casco histórico y los defensores de la reforma interior. Finalmente en ese momento predominó la voluntad de crecimiento de la ciudad aprobándose el Plan de Ensanche de Carlos María de Castro, un proyecto de crecimiento de la ciudad en torno al centro histórico con una trama en cuadrícula que fue la base para el crecimiento de la fábrica urbana hasta bien entrado el siglo XX. Habría que esperar al comienzo del siglo XX para que se abordara la primera operación urbanística de reforma interior del casco histórico a la manera de las que se habían ejecutado en otras ciudades Europeas como París o Londres, con la apertura de grandes ejes en los cascos históricos de las mismas.



Ya desde mediados del siglo XIX se venía pensando en Madrid en la apertura de una vía que comunicara el noroeste y el centro de la ciudad y facilitara el tránsito por el entramado de callejuelas que conformaban el centro histórico de la ciudad, abriéndolas así hacia el ensanche proyectado por Carlos María de Castro. Pero no será hasta 1899 cuando se presenta el "Proyecto de reforma de prolongación de la calle Preciados y enlace de la plaza de Callao con la calle Alcalá". Las obras comenzaron el 4 de abril de 1910 y el proyecto de construcción contemplaba la demolición de gran cantidad del caserío, incluyendo varias iglesias, y la desaparición o transformación de numerosas calles. El área afectada sería de 142.647,03 m², que incluían 358 fincas y 48 calles, construyéndose 32 manzanas nuevas sobre el nuevo eje de 1.300 metros.



Además de servir como vía de comunicación este-oeste de la ciudad, la Gran Vía fue planificada como punto de encuentro de los ciudadanos y como área recreativa y comercial. En estos dos

aspectos, supuso un cambio en las costumbres de los madrileños, ya que albergó los primeros grandes almacenes de la ciudad, escaparates de lujo, grandes salas de cine o cafés que se harían muy frecuentados durante sus primeras décadas de vida. El primer tramo, entre Alcalá y la Red de San Luis, estuvo dedicado desde el comienzo al comercio de alto nivel, a imitación de otras calles surgidas en el siglo XIX por toda Europa, como la Rue de la Paix en París o Regent Street en Londres.

La Gran Vía representaba el corazón comercial, turístico y de ocio de la ciudad de Madrid. Allí estaban los mejores cines y sedes de empresas, que posteriormente fueron cediendo su espacio al teatro musical y a grandes almacenes. Fue escenario de la Guerra Civil y por ella han pasado todo tipo de manifestaciones y movilizaciones ciudadanas, desde la Transición a la Democracia tras la muerte del dictador Francisco Franco hasta la celebración del Orgullo LGTBI.

En los años 50 y 60, esta calle vivió su gran momento de esplendor; en los 80 fue el punto de encuentro para llegar a los garitos de la movida madrileña. Por este papel fundamental en la historia sentimental de la ciudad ha sido tema de inspiración de muchos artistas: pintores, músicos, cineastas, fotógrafos y literatos.

<https://www.esmadrid.com/informacion-turistica/la-gran-via>

DESCRIPCIÓN DEL RETO AL QUE SE ENFRENTA

SITUACIÓN ACTUAL

Tras la intensa vida cultural, comercial y de ocio que vivió la calle durante todo el siglo XX comenzó una época de declive en las últimas décadas del mismo. La desaparición de algunos de los grandes cines o comercios tradicionales y su progresiva sustitución por grandes superficies comerciales, al tiempo que se degradaba el espacio público fueron algunas de las causas de este periodo de decadencia. A principios del siglo XX se acometió una reforma de sus aceras, alumbrado y mobiliario urbano y en paralelo comenzó un proceso de rehabilitación de gran parte de sus magníficos edificios, que habían sido ocupados por oficinas, para convertirse ahora en nuevos hoteles.

Hoy la Gran Vía es uno de los ejes urbanos con mayor dinamismo comercial de Europa. Las más importantes cadenas tienen sus tiendas en esta calle y en los últimos años han aparecido nuevos hoteles en edificios de alto valor patrimonial. Por su parte los antiguos cines se han transformado en escenario de exitosos espectáculos musicales, con carteleras similares a las de Londres o Nueva York, que atraen turismo de toda España.

Toda esta intensidad urbana y su condición de columna vertebral del casco histórico han generado un aumento exponencial de la movilidad peatonal que ya no es capaz de ser absorbida por sus aceras. Esta movilidad peatonal coincide con una importante intensidad de tráfico rodado, parte de ella generada por las propias necesidades logísticas de los usos y actividades de la calle y su entorno y otra parte por tráfico de paso aprovechando su condición de eje transversal de la movilidad este-oeste de la ciudad a través del casco histórico.

LA NECESIDAD DE CAMBIO

Es por tanto el momento de reflexionar sobre el papel y el futuro de esta calle que es un verdadero símbolo para la ciudad de Madrid y que debe adecuar su espacio público y su paisaje urbano al papel que actualmente juega en la ciudad. No se trata de un debate estéril sobre eslóganes faltos de fundamento como si debe ser totalmente peatonal o aumentar de manera indefinida su intensidad de tráfico. Como sucede en casi todos los espacios centrales de las grandes ciudades el

espacio público es siempre escaso y para que funcione de la mejor manera posible y siga siendo escenario de estos múltiples acontecimientos urbanos es necesario ajustar de la manera más equilibrada posible el reparto de la movilidad priorizando algunos aspectos sobre otros para dar mejor respuesta a las demandas detectadas.

Se trata por tanto de introducir criterios de orden que permitan dar más espacio a la movilidad peatonal, introducir la movilidad ciclista, priorizar e impulsar el transporte público mejorando su eficiencia, mejorar la accesibilidad universal para personas con diversidad funcional, ordenar y renovar el mobiliario, dar respuesta a las labores de carga y descarga de mercancías, asegurar el servicio a los hoteles y teatros, y mejorar la calidad del paisaje urbano. Todo esto en aras de dignificar un espacio que los madrileños han elegido como lugar privilegiado de encuentro e identidad colectiva.

EL RETO PLANTEADO

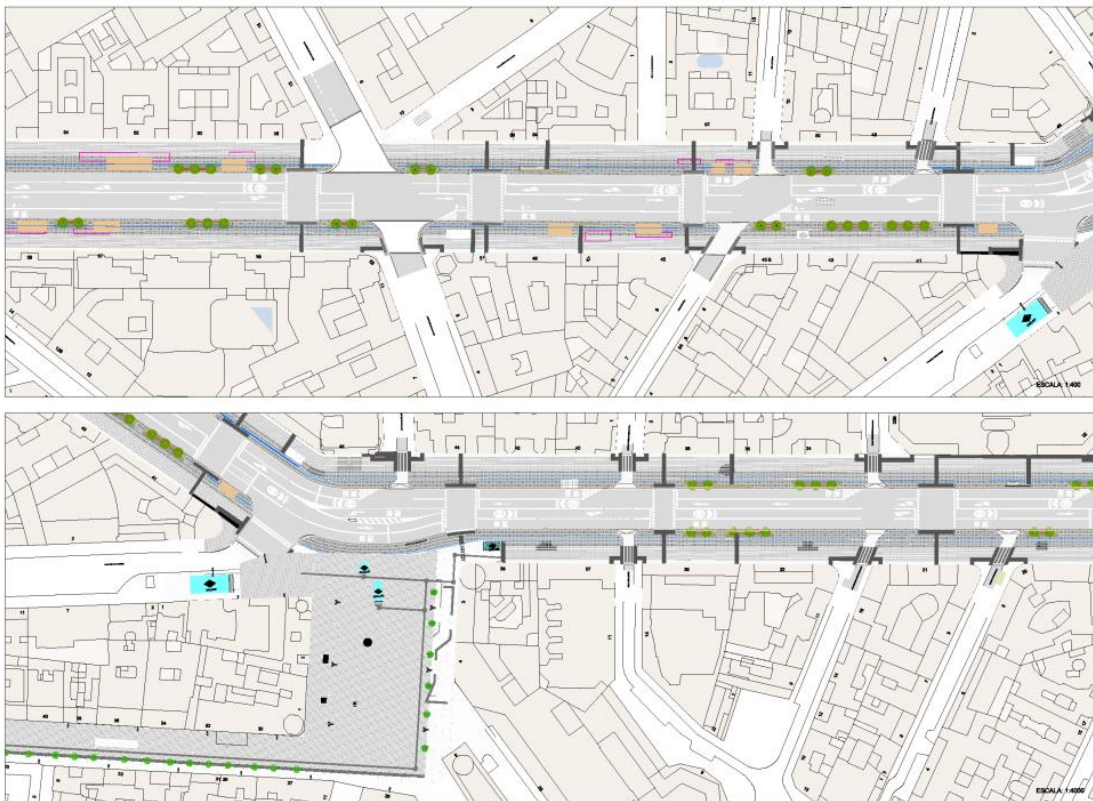
El proyecto de transformación de la Gran Vía consiste básicamente en reequilibrar la calle, manteniendo su papel como eje fundamental del Centro Histórico pero redistribuyendo el espacio destinado a las distintas formas de movilidad de acuerdo a las demandas contemporáneas. Esto significa:

- Reducir el protagonismo del vehículo privado, en particular el generado por el tráfico de paso.
- Generar espacio para la introducción de la bicicleta como modo de movilidad sostenible y compatible con los objetivos del Plan de Calidad del Aire.
- Mejorar las condiciones del transporte público colectivo (autobuses), adecuando el número y la ubicación de las paradas en relación a los itinerarios peatonales y a las bocas de metro.
- Aumentar el espacio destinado a la movilidad peatonal a través de la ampliación de las aceras y la reordenación del mobiliario urbano.
- Mejorar la permeabilidad transversal de la calle a través de la creación de nuevos pasos de peatones y la ampliación de los actualmente existentes.
- Incorporar espacios de estancia arbolados que hagan más confortable la movilidad peatonal.
- Completar el proceso de transformación de la calle con la rehabilitación de sus “traseras”, en particular las seis plazas satélite, mejorando su habitabilidad y conectándolas a través de un circuito peatonal que permita equilibrar la intensidad de la Gran Vía.

LAS CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL PROYECTO

Todas estas transformaciones pretenden adaptar la estructura de movilidad de la calle a su condición de eje fundamental de la nueva Área de Prioridad Peatonal. Este nuevo modelo de movilidad, materializado en un proyecto de reurbanización, permitirá mejorar la calidad del aire, el paisaje urbano, la movilidad ciclista y peatonal así como la accesibilidad universal, lo que se verá reforzado con una serie de acciones complementarias:

- Adaptación de toda la calle a la normativa de accesibilidad universal y supresión de barreras arquitectónicas.
- Reordenación del mobiliario y los quioscos para eliminar obstáculos e impactos negativos.
- Mejora de la calidad ambiental y paisajística a través de la plantación de nuevo arbolado y la creación de zonas ajardinadas, aumentando la superficie de pavimento permeable.
- Creación de áreas estanciales con nuevos bancos vinculadas a las zonas arboladas.
- Instalación de fuentes de beber accesibles.
- Nuevo alumbrado con criterios de sostenibilidad y eficiencia energética a través de tecnología LED en todos sus puntos.
- Nuevos semáforos con tecnología adaptada para personas con diversidad funcional
- Mejora de la señalización y la seguridad ciudadana
- Mejora de la relación con las calles y plazas colindantes
- Creación de un sistema de espacios públicos de escala local y alta calidad ambiental en las traseras de la calle.



EL CONTEXTO ESTRATÉGICO EN EL QUE SE DESARROLLA : El Plan A

La fuerte centralidad que caracteriza a la ciudad, que se traduce en la concentración de los principales servicios y equipamientos así como los mayores núcleos de actividad económica, comercial y cultural, en los distritos centrales así como la configuración radial de los grandes ejes viarios, favorece la utilización del coche para acceder a esta área central.

Como consecuencia, el espacio público del área central se encuentra invadido por el coche no solo por el espacio de viario destinado a la circulación sino también por el espacio que se destina a aparcamiento en superficie. La alta intensidad de uso del viario supone una afección para el uso peatonal del mismo, para la accesibilidad universal y para la salud de los ciudadanos.

Para abordar este problema el Gobierno de la Ciudad ha desarrollado el denominado **PLAN A**. El Plan A es el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid. Es el Plan A porque afecta al ‘aire’ que respiramos y porque no hay plan B: son las medidas necesarias para conseguir una ciudad sostenible que garantice la salud de los madrileños frente al reto de la contaminación y fortalezca la ciudad frente a los impactos del cambio climático.

Este Plan que entrará en vigor a mediados de 2018 comprende 30 medidas de distinto tipo. Entre estas medidas una de las más importantes es la reforma de una serie de vías de acceso al centro para priorizar la movilidad peatonal, el transporte público, la movilidad ciclista y controlar el acceso de los vehículos de los no residentes, en particular los más contaminantes. Entre estos proyectos que están en marcha se inserta la remodelación de la Gran Vía.

LOS PROYECTOS DE REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

1. LOS EJES E ITINERARIOS

- Proyecto calle Atocha
- Proyecto eje Magdalena-Duque de Alba-Cebada
- Proyecto eje Amaniel
- **Proyecto Gran Vía**

2. LOS BORDES Y LAS PUERTAS DEL NUEVO CENTRO

- Proyecto de las “Puertas del Centro”
- Proyecto Bulevares
- Proyecto Recoletos Prado
- Proyecto de Remodelación de la Plaza de España

3. LAS PLAZAS Y ESPACIOS ESTANCIALES

- Plan remodelación de plazas traseras a la Gran Vía: Mostenses, Soledad Torres Acosta, Pedro Zerolo, Santo Domingo, Descalzas, Carmen.
- Proyecto de la plaza de Canalejas y entorno

CALENDARIO PARA LA REMODELACIÓN DE LA GRAN VÍA

	2017						2018						2019									
	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	
REDACCIÓN DEL PROYECTO	█	█	█																			
SUPERVISIÓN DEL PROYECTO				█	█																	
LICITACIÓN DE LA OBRA					█	█	█	█	█													
EJECUCIÓN DE LA OBRA									█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
EJECUCIÓN ESPACIOS ASOCIADOS																					█	█

DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES ACTORES INVOLUCRADOS

AREA DE GOBIERNO DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO Y EMPRENDIMIENTO
COORDINACIÓN GENERAL DE ALCALDÍA

Tipología de acciones de Cooperación esperadas (Por favor, explique con qué tipo de actividades necesitaría que el programa le apoye)	Reuniones de trabajo, visitas técnicas, talleres, seminarios, etc.	X
	Participación conjunta en eventos temáticos relevantes. Reuniones de clusters	X
	Formación específica	
	Webinars en temáticas concretas	x
	Cluster networks (Labs entre ciudades)	X
	Mesas redondas empresariales y actividades conjuntas	X
Fechas para las visitas técnicas	Visita técnica de la ciudad europea a LAC site visit Propuesta inicial: semana (28 Feb – 2 nd Mar)	
	Visita técnica de la ciudad LAC a la EU (2^º semestre) Propuesta inicial: 9 a 11 de mayo	