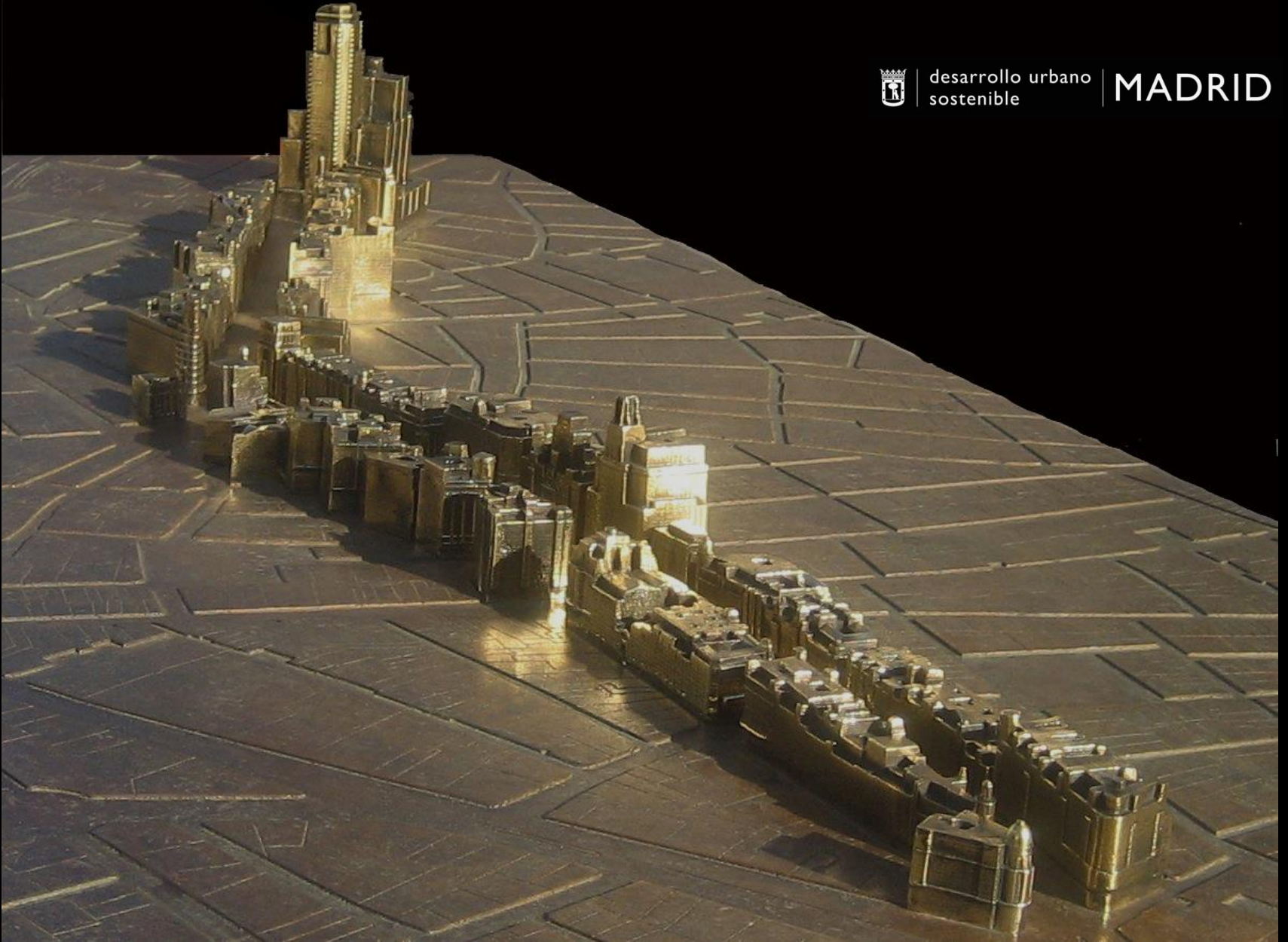




desarrollo urbano  
sostenible

MADRID

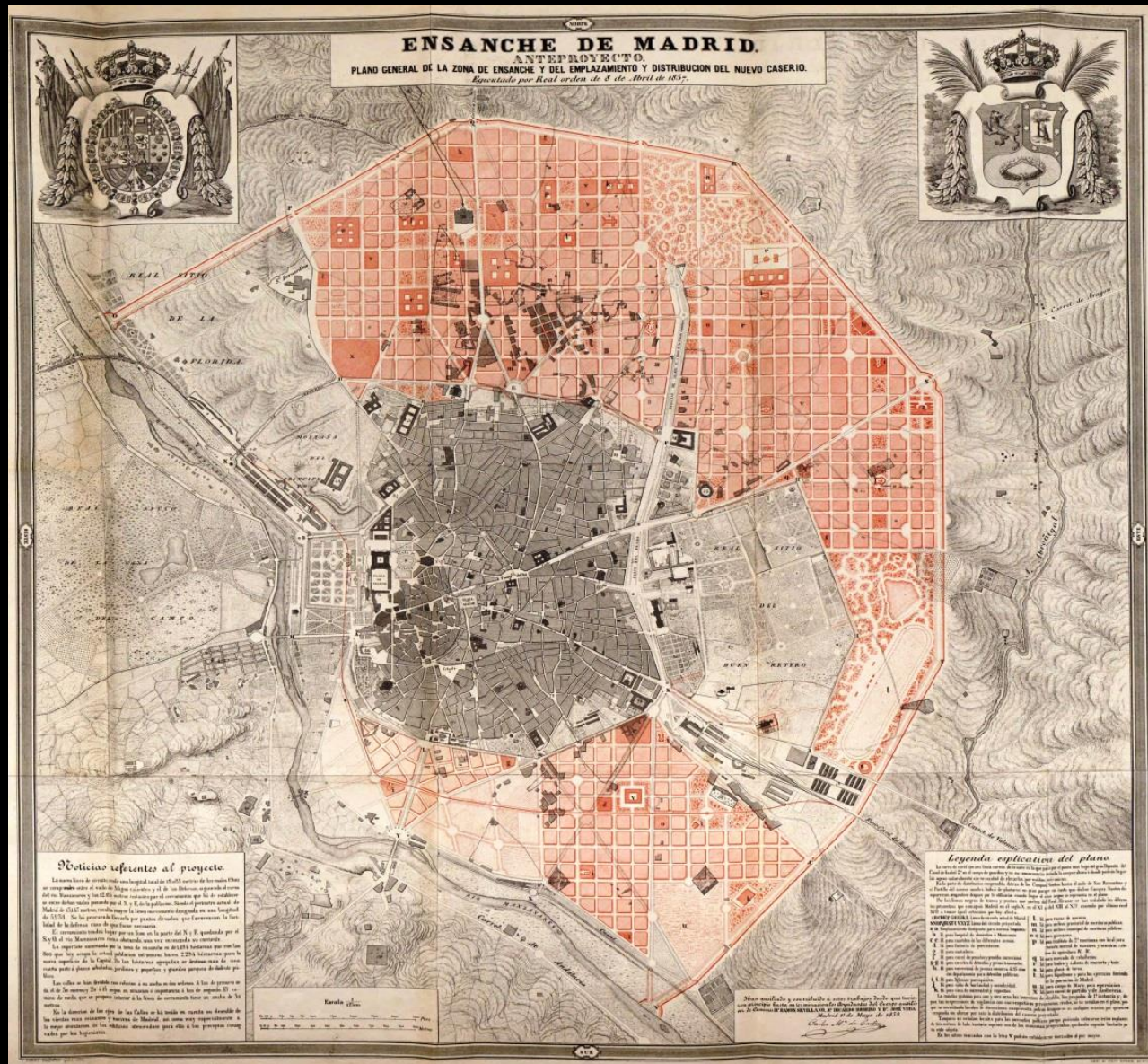


# REMODELACIÓN DE LA GRAN VÍA DE MADRID

Programa Internacional de Cooperación urbana IUC

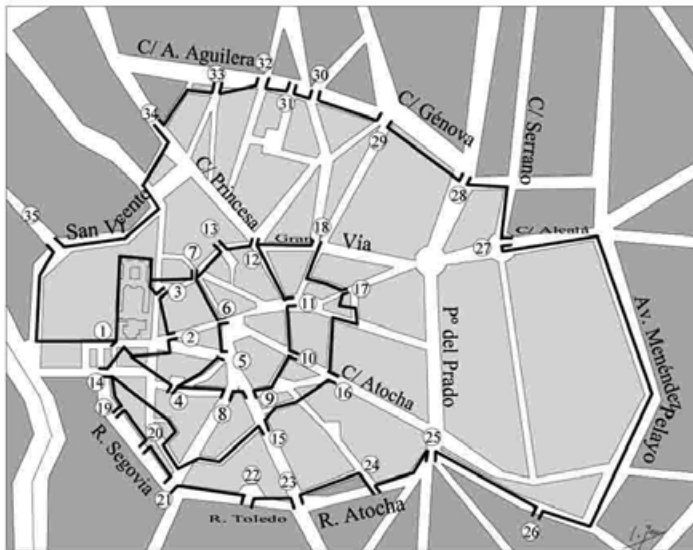


# CRECIMIENTO Y FORMA URBANA



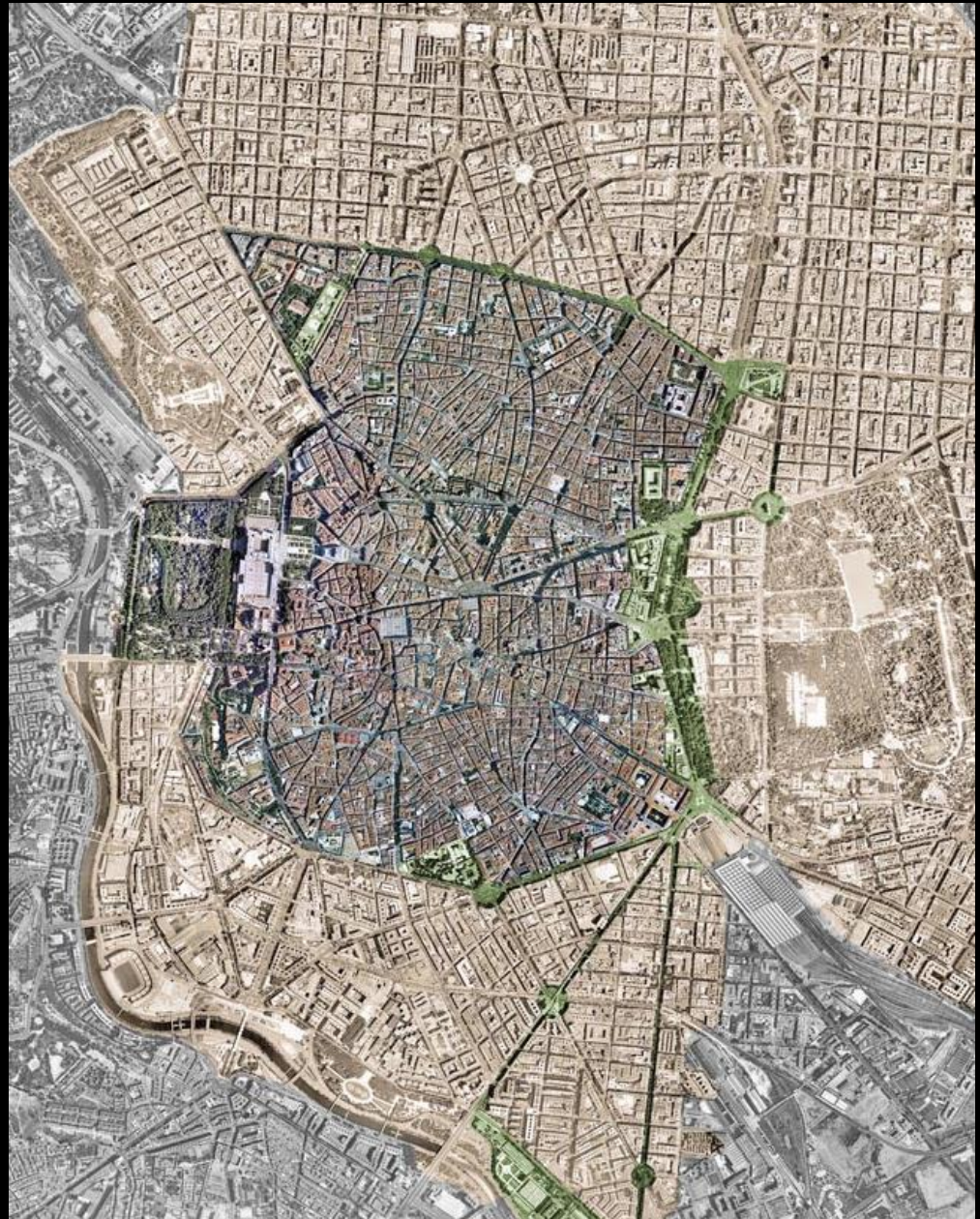


# CRECIMIENTO Y FORMA URBANA



## Murallas y puertas

- |                           |   |                                |
|---------------------------|---|--------------------------------|
| 1. Puerta de la Vega      | 13. Puerta de Sto. Domingo                | 24. Puerta de Valencia         |
| 2. Arco de Santa María    | 14. Puerta de Segovia                     | 25. Puerta de Atocha           |
| 3. Puerta de la Sagra     | 15. Puerta de Toledo                      | 26. Portillo de la Campanilla  |
| 4. Puerta de Moros        | 16. Puerta de Antón Martín                | 27. Puerta de Alcalá           |
| 5. Puerta Cerrada         | 17. Puerta del Sol                        | 28. Portillo de Recoletos      |
| 6. Puerta de Guadalajara  | 18. Red de San Luis                       | 29. Puerta de Santa Bárbara    |
| 7. Puerta de Valnadú      | 19. Puerta de las Vistillas               | 30. Puerta de Bilbao           |
| 8. Puerta de la Latina    | 20. Portillo de Gil Imón                  | 31. Portillo de las Maravillas |
| 9. Postigo de San Millán  | 21. Puerta de Toledo                      | 32. Portillo de Fuencarral     |
| 10. Puerta de Atocha      | 22. Portillo del Campillo del Mundo Nuevo | 33. Portillo del Conde Duque   |
| 11. Puerta del Sol        | 23. Portillo de Embajadores               | 34. Portillo de San Bernardino |
| 12. Postigo de San Martín |   | 35. Puerta de San Vicente      |



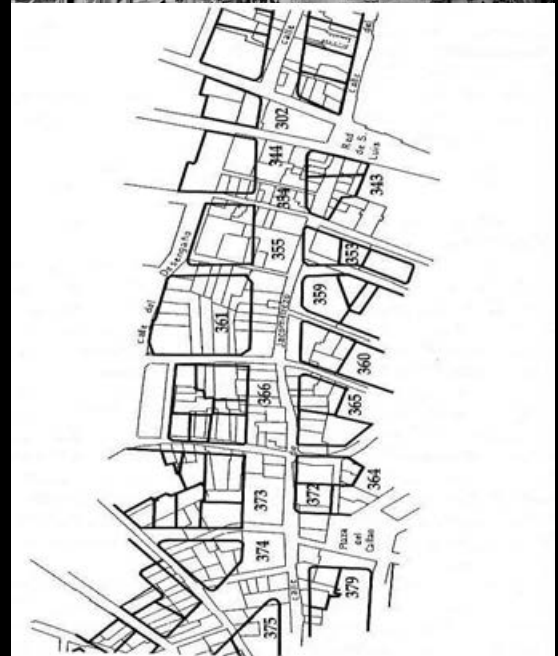


# LA VILLA DE MADRID HASTA EL SIGLO XIX





## DE LA CIUDAD





# LA GRAN VIA COMO NUEVA AVENIDA DEL SIGLO XX





# LA GRAN VIA COMO EJE DE MOVILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO





# LA GRAN VIA COMO EJE CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO





## LA GRAN VIA COMO EJE CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO



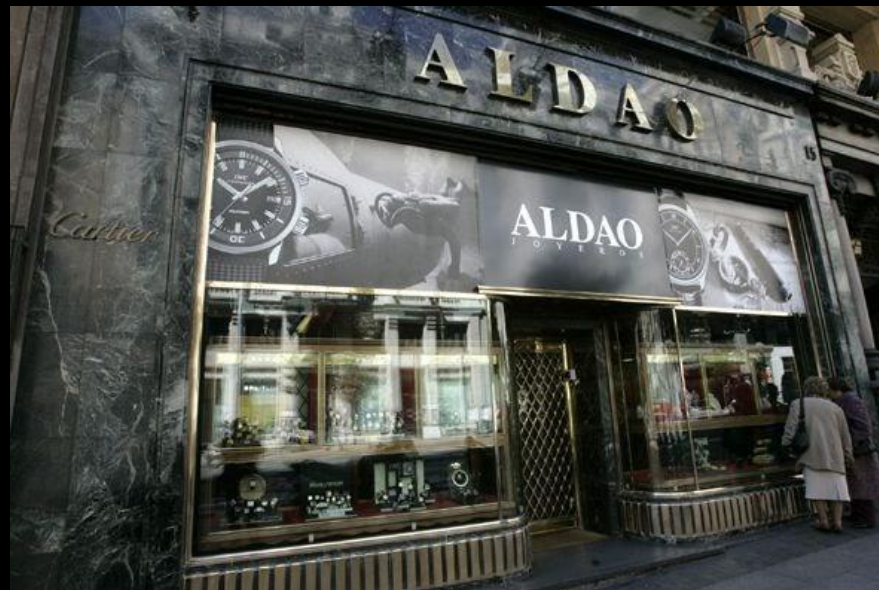


# LA GRAN VIA COMO EJE CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO





# LA GRAN VIA COMO EJE COMERCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO





# LA GRAN VIA COMO SOPORTE DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO





# LA GRAN VIA COMO SOPORTE DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO





# LA GRAN VIA COMO SOPORTE DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO





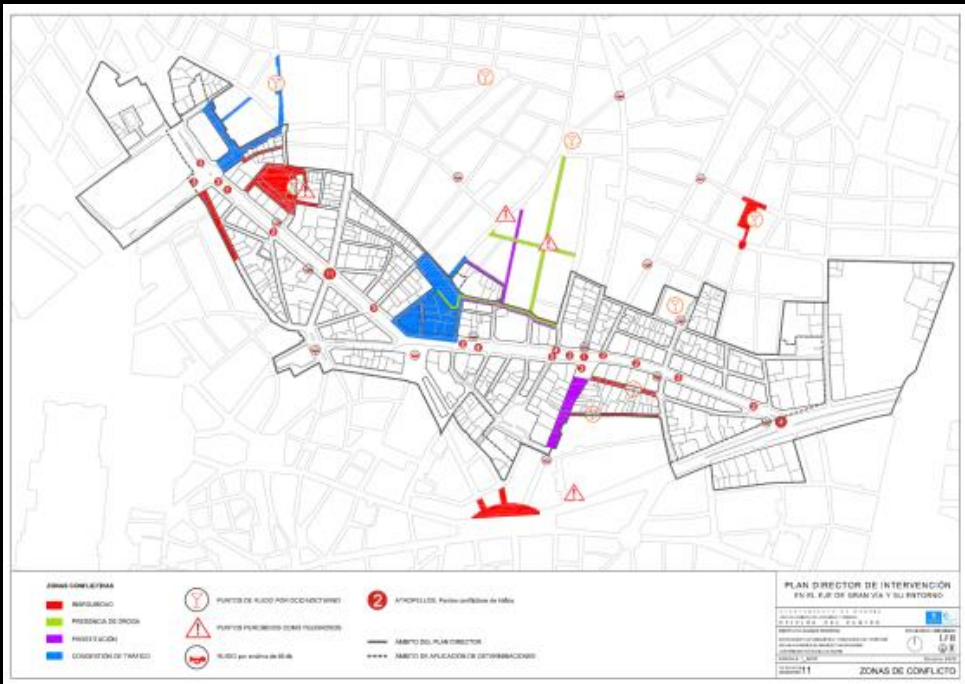
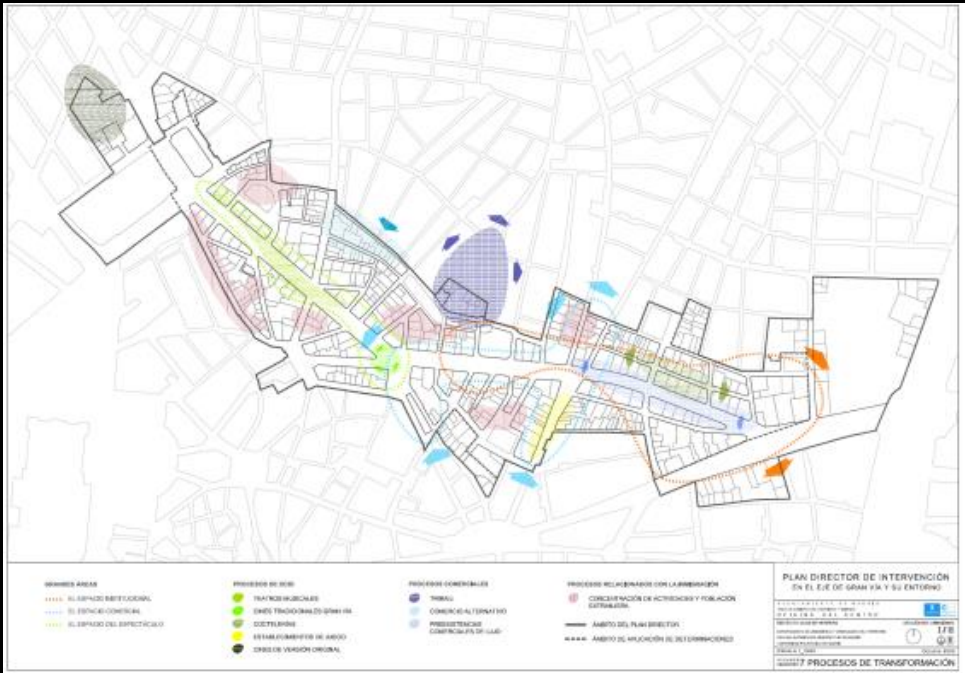
# LA GRAN VIA COMO EJE DE LA HISTORIA SENTIMENTAL DE MADRID





# PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

- COMPLEJIDAD    mezcla de usos
  - COMPACIDAD    intensidad de usos
  - ACCESIBILIDAD    peatonal/t. público
  - IDENTIDAD    valor representativo
  - POLISEMIA    múltiples significados
- CENTRALIDAD CENTRAL





# EL CAMBIO DE PARADIGMA: La transformación de los usos

## AL ALZA

Precio, en euro/metro cuadrado/mes, en la calle Gran Vía de Madrid.



Fuente: Aguirre Newman

Expansión





# EL CAMBIO DE PARADIGMA: La explosión de la movilidad peatonal



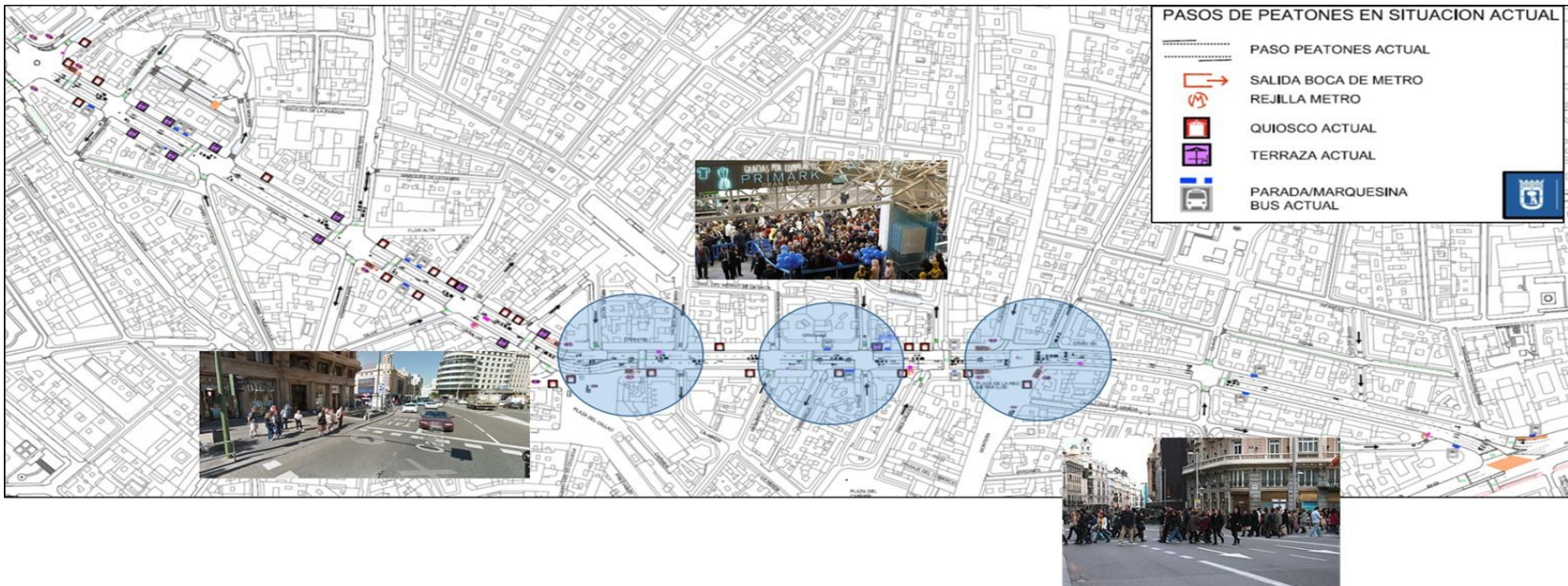


## 1. Análisis de la movilidad actual

# Oferta peatonal claramente insuficiente para la demanda detectada

- Hasta 7.000 peatones/hora (Gran Vía 27), prácticamente 2 cada segundo.
- Aceras entre 4 y 8 metros según el tramo, con mobiliario urbano (quioscos, paradas de bus,..) que reduce el espacio útil
- Permeabilidad transversal limitada

Intensidades peatonales en Gran Vía (Noviembre 2017)

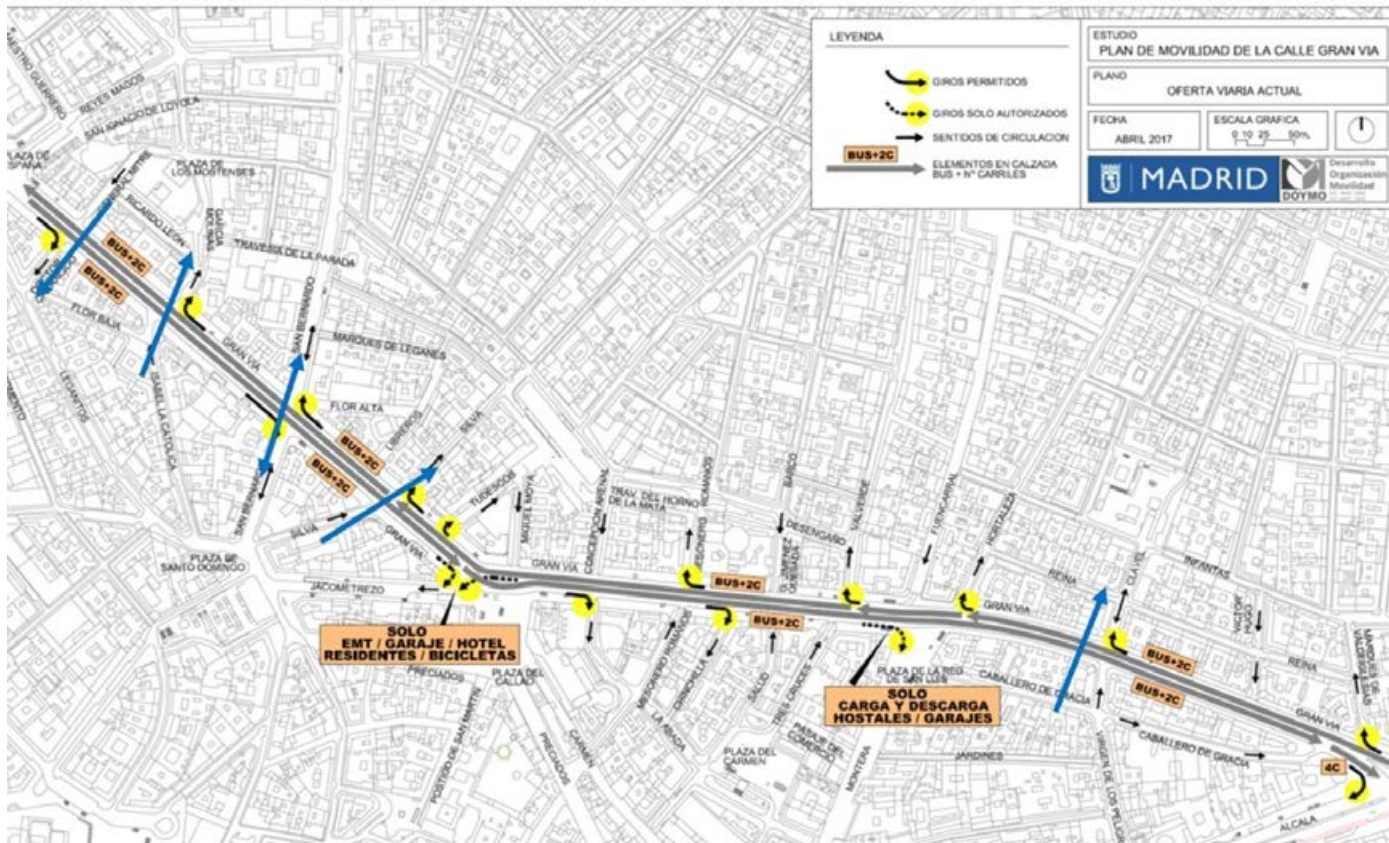




## 1. Análisis de la movilidad actual

### Inexistencia de una oferta ciclista segregada

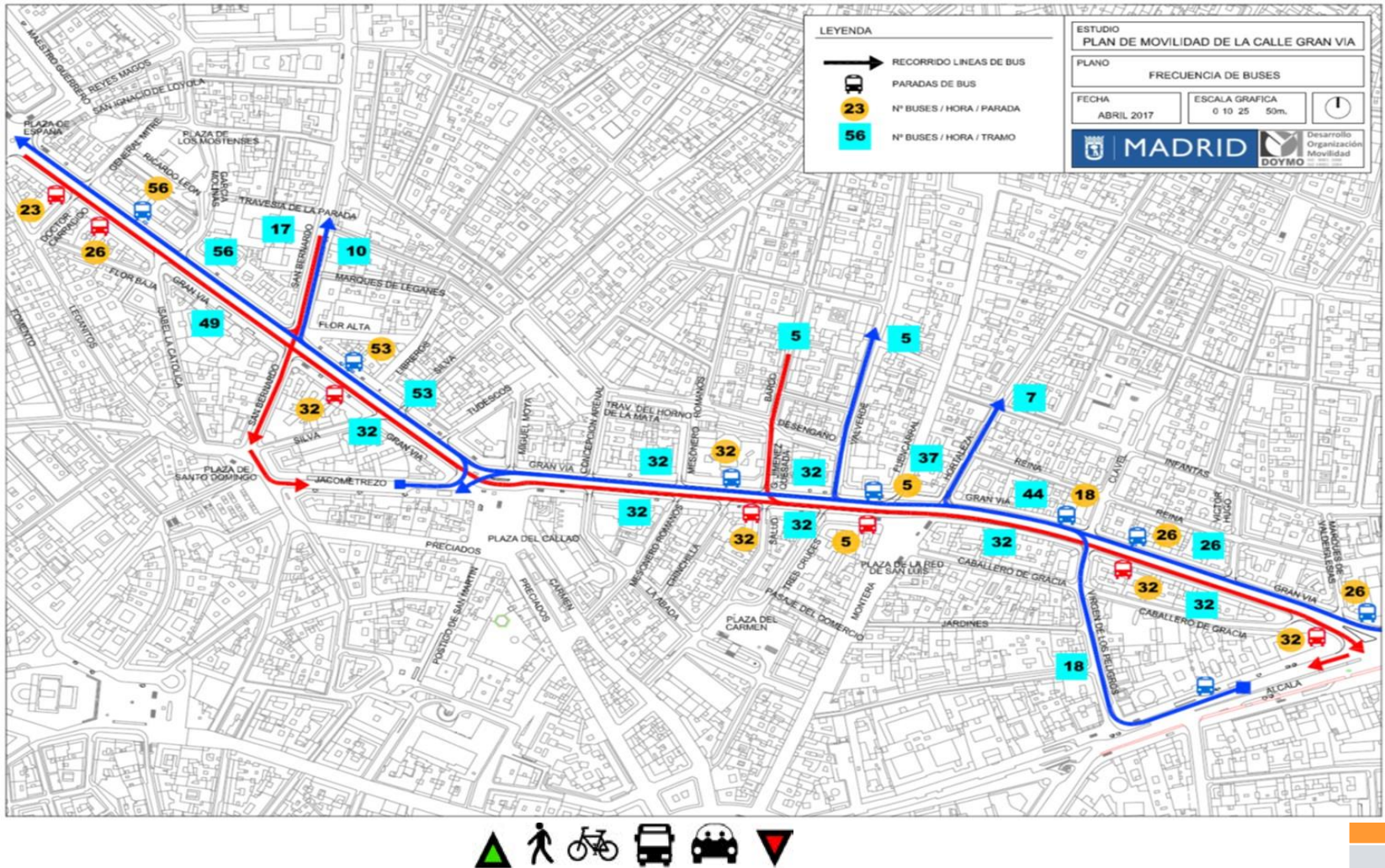
- No existe carril-bici de subida, lo que dificulta la convivencia de la bicicleta con el resto de vehículos.
- Escasa permeabilidad transversal. Sólo existe 5 puntos para atravesar la Gran Vía.





## Saturación de autobuses y taxis

- Una media de un autobús cada minuto en los tramos próximos a Plaza España.
- Más de un 20% de los vehículos son taxis





## 1. Análisis de la movilidad actual

### Utilización como vía de paso por parte de los vehículos

- Se estima en más de un 40% el tráfico de paso por Gran Vía
- Niveles de saturación superiores al 0,7, especialmente en ambos extremos de la vía: en las intersecciones con Alcalá y Plaza España

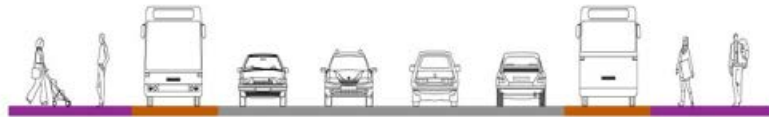




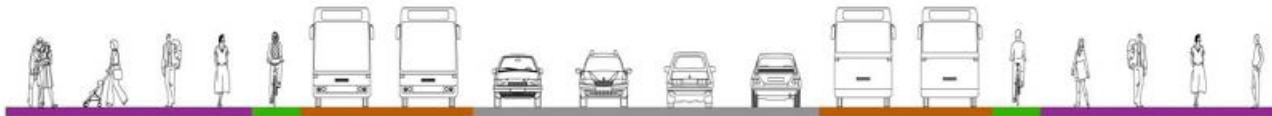
### Distribución del espacio viario desequilibrada

- Aunque los usuarios del coche únicamente representan el 20% de los que pasan por Gran Vía, consumen cerca del 40% del espacio.
- Si todos los que pasan por la Gran Vía fueran en coche se necesitarían 18 carriles.

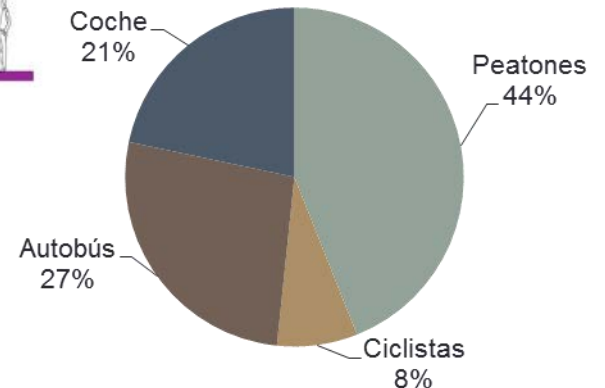
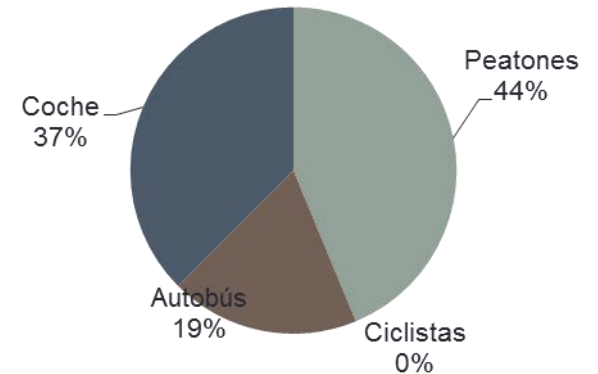
#### GRAN VÍA



#### OFERTA



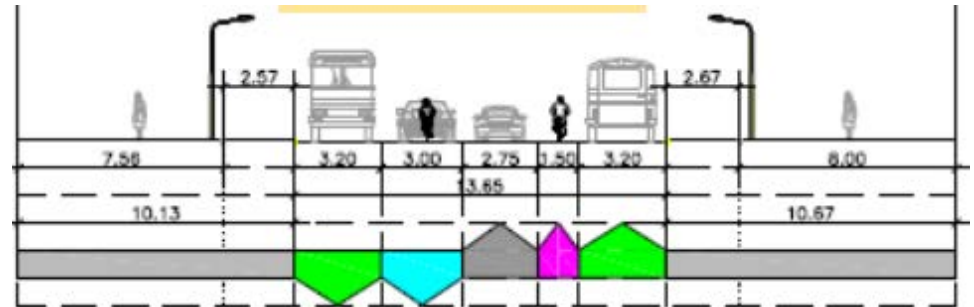
#### DEMANDA





## De eje principal de tráfico a vía cívica

- Ampliación de la acera a partir de la supresión de dos carriles de circulación (uno por sentido). 6 nuevos pasos de peatones.
- Creación de un carril bici en sentido ascendente entre Pl. España y Callao y entre Alcalá y Red de San Luis. Carril específico de giro para bicis
- Limitación de acceso (sólo residentes, emergencias, aparcamientos y carga y descarga principalmente)
- Limitación de la máxima velocidad a 30 km/hora





# Implantación paulatina

**Navidad  
17-18**

Ampliación acera con vallas  
Restricción de acceso con  
control policial en días  
específicos

**Enero-  
Marzo 18**

Mantenimiento ampliación  
acera provisional

**Marzo 18  
Nov. 18**

Obras ampliación acera

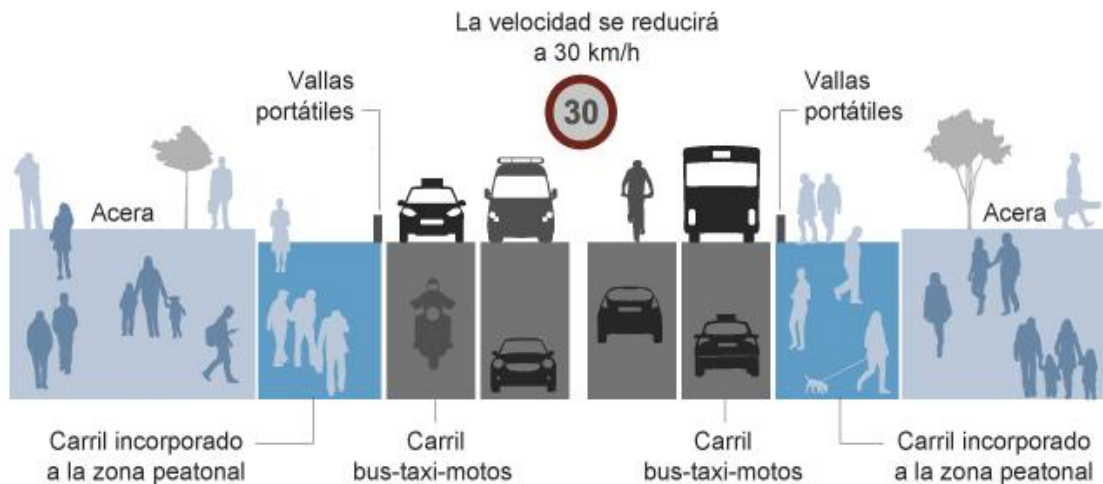
**Junio 18**

Control de acceso con  
cámaras

**Dic. 18**

Escenario final

## 2. Propuesta





### 3. Resultados

## Aumento número de peatones y mejora de su nivel de servicio

- Aumento comprendido entre el **+60%** (19/12/2017 sin limitación de acceso) y un **+134%**. (03/01/2018 con limitación de acceso)
- En algún punto se superaron los 100.000 peatones diarios.

Gran Vía 13			
Ambas direcciones			
Aceras	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Pares	18.041	22.226	39.339
% de crecimiento		23%	118%
Impares	15.605	20.125	36.810
% de crecimiento		29%	136%
Total (pares e impares)	42.351	76.149	
	26%	126%	

Gran Vía 27			
Ambas direcciones			
Aceras	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Pares	18.041	49.328	72.500
% de crecimiento		173%	302%
Impares	31.872	41.897	46.985
% de crecimiento		31%	47%
Total (pares e impares)	91.225	119.485	
	83%	139%	

	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Total Gran Vía (ambos tramos)	83.559	133.576	195.634
		60%	134%



## Aumento del número de ciclistas

- Incremento de un **+26%** en el mes de diciembre (19/12/2017 sin restricción ) y de un **+20%** en el mes de enero (03/01/2018 con restricción).

Gran Via 13			
Sentido	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Ambos	591	743	803
% de crecimiento		26%	36%

Gran Via 27			
Sentido	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Ambos	514	653	520
% de crecimiento		27%	1%

	07/11/2017	19/12/2017	03/01/2018
Total ambos tramos	1.105	1.396	1.323
		26%	20%



## Mejora de la velocidad del transporte público

- Durante la campaña 2017-2018 los resultados de **tiempo (-25% menos tiempo que en 2016)** y velocidad (**+28% más rápido que en 2016**) fueron incluso mejores que los de la campaña 2016-2017 durante los días con restricciones.

Escenario	Tiempo tramo (min)		Dif. 2017-2016	
	Gran Vía			
	2016	2017		
Sin restricciones	7,43	9,64	2,21	30%
Con restricciones	10,64	7,93	-2,71	-25%
Diferencia	3,21	-1,71		

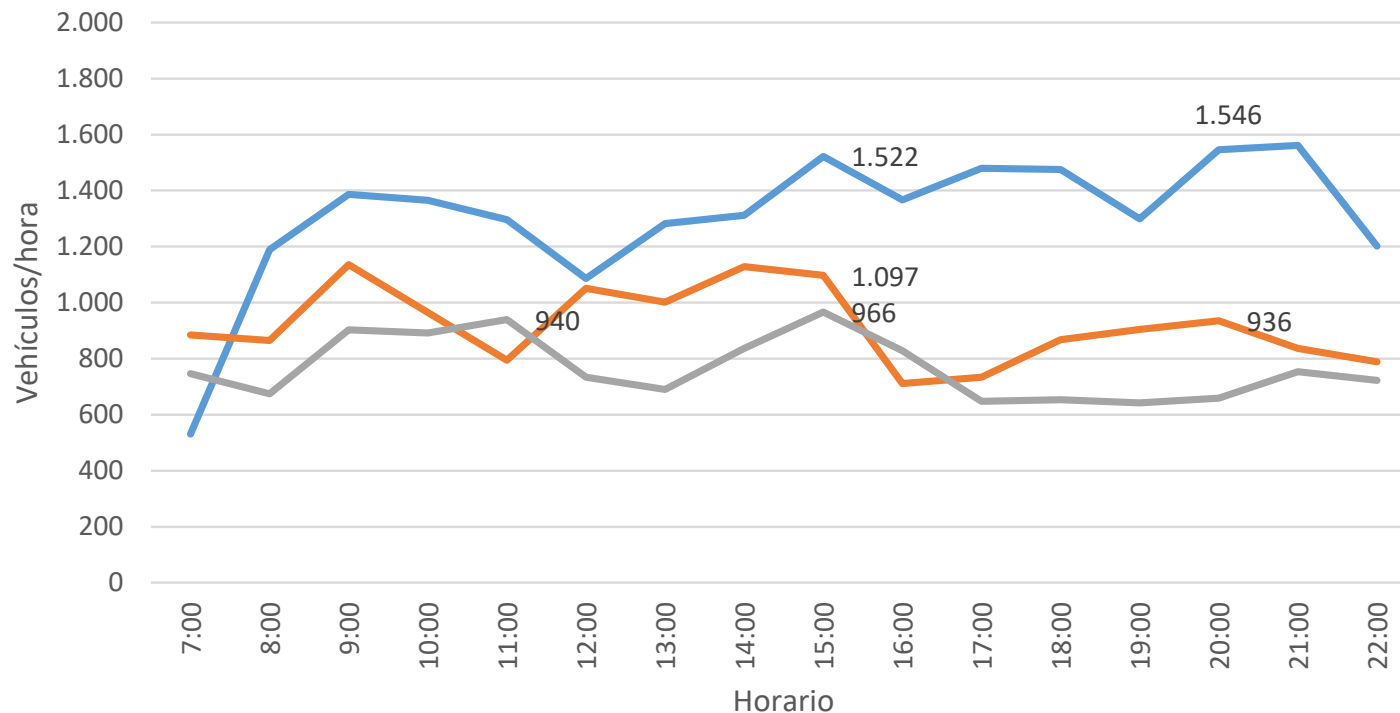
Escenario	Velocidad tramo (km/h)		Dif. 2016-2017	
	Gran Vía			
	2016	2017		
Sin restricciones	9,51	7,32	-2,18	-23%
Con restricciones	6,96	8,93	1,97	28%
Diferencia	-2,55	1,61		



## Disminución del tráfico

- Durante el período navideño el tráfico bajó de media un 41% en Gran Vía (51% los días con restricciones y un 30% los días sin restricciones).

Intensidades Gran Vía 27 (dir. Pza. España)



— Dir. Pza. España (noviembre 2017) 
 — Dir. Pza. España (diciembre 2017) 
 — Dir. Pza. España (enero 2018)

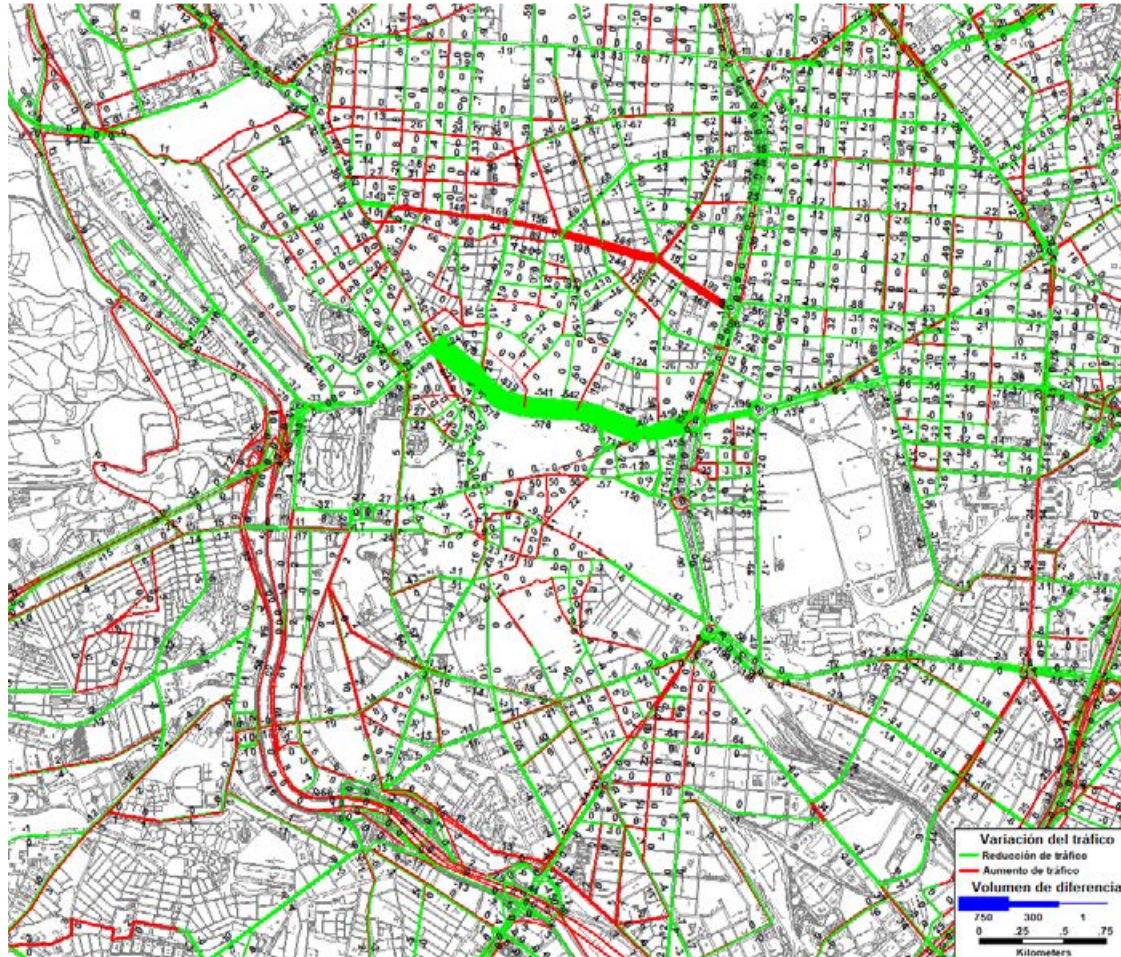




### 3. Resultados

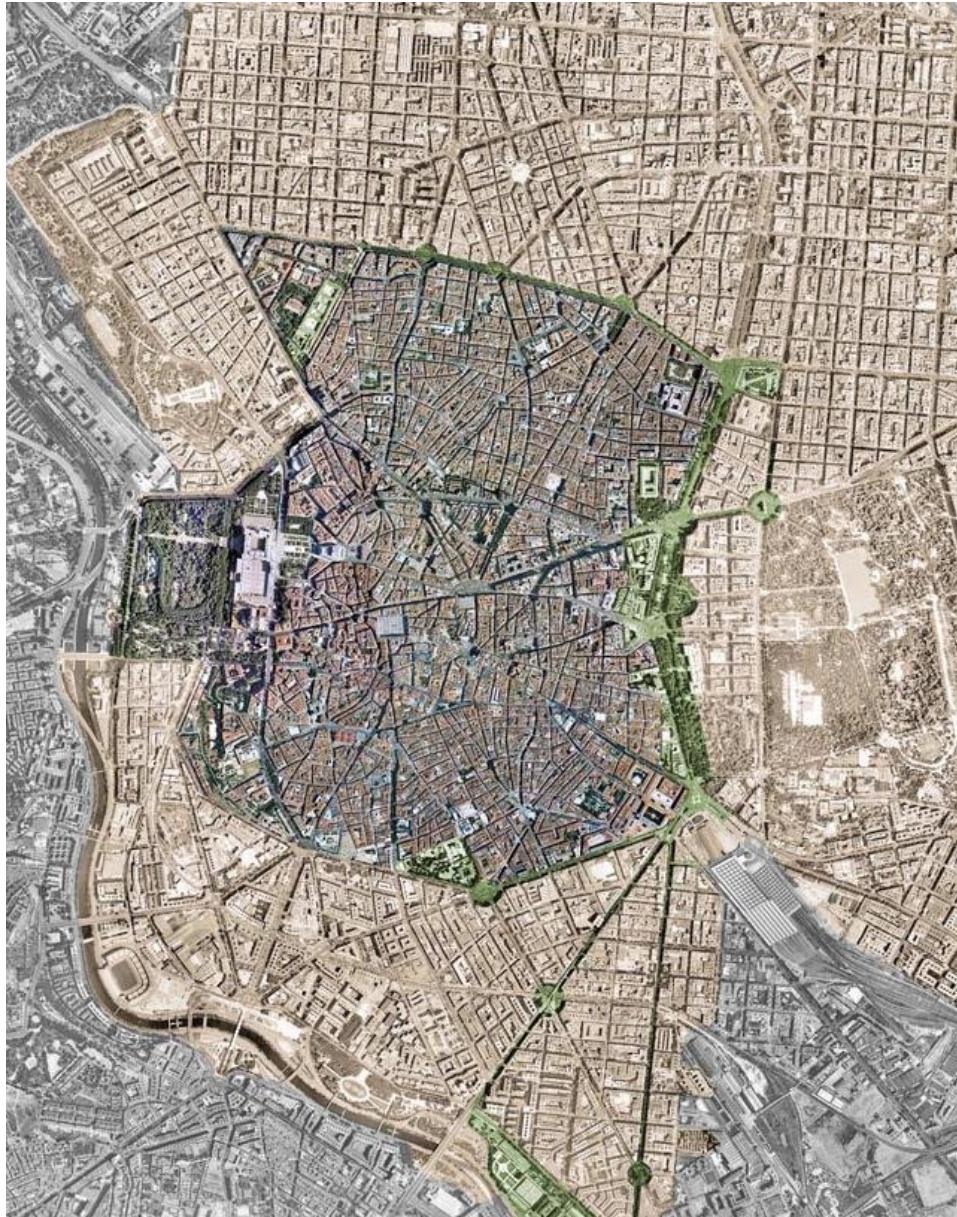
## Escasa repercusión en las vías alternativas

- **Aumenta ligeramente el tráfico por Bulevares** (Génova, Sagasta, Carranza y Alberto Aguilera) **y en menor medida por la M-30.** La zona de Rondas (Ronda Segovia, Ronda Toledo y Ronda Atocha) no sufre ningún cambio destacado.



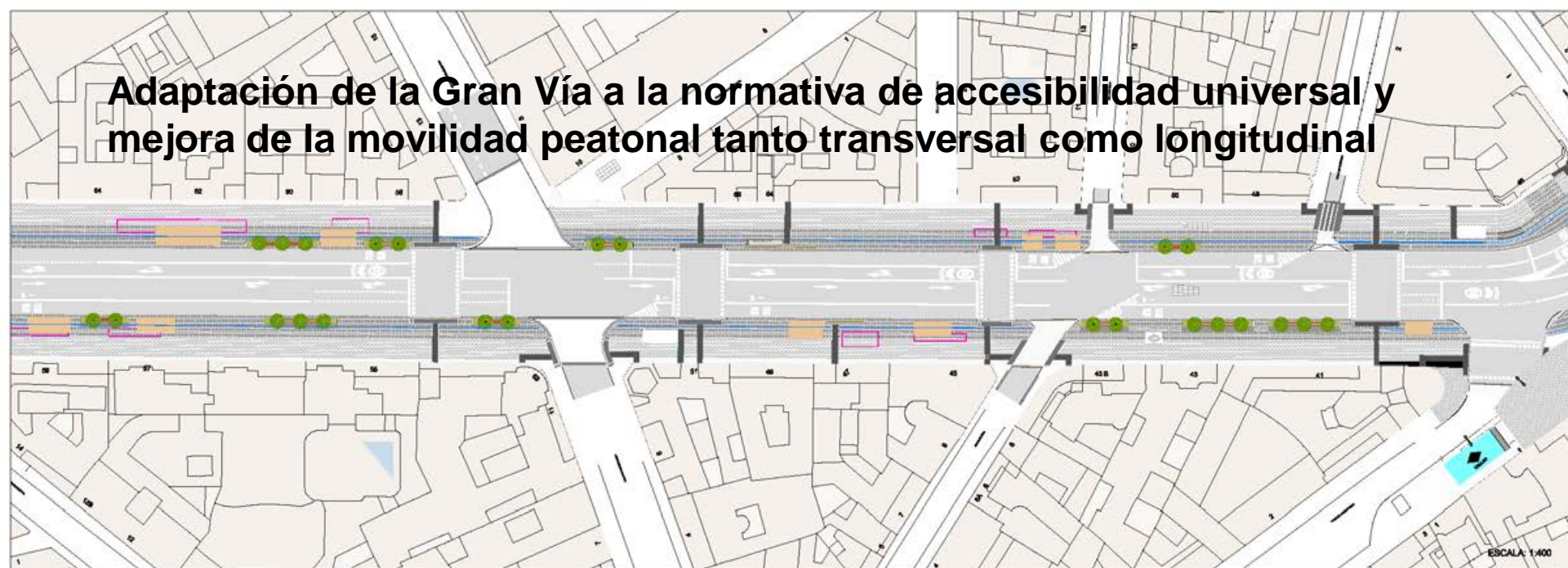


# Área Central de Prioridad Peatonal CERO EMISIONES





# Adaptación de la Gran Vía a la normativa de accesibilidad universal y mejora de la movilidad peatonal tanto transversal como longitudinal





**Equilibrio entre todos los modos de transporte priorizando al peatón, al transporte público y a la bicicleta**

**Eliminación del 50 % del tráfico en vehículo privado**

**Introducción de la movilidad ciclista**

**6 nuevos pasos de peatones y ampliación de los existentes**

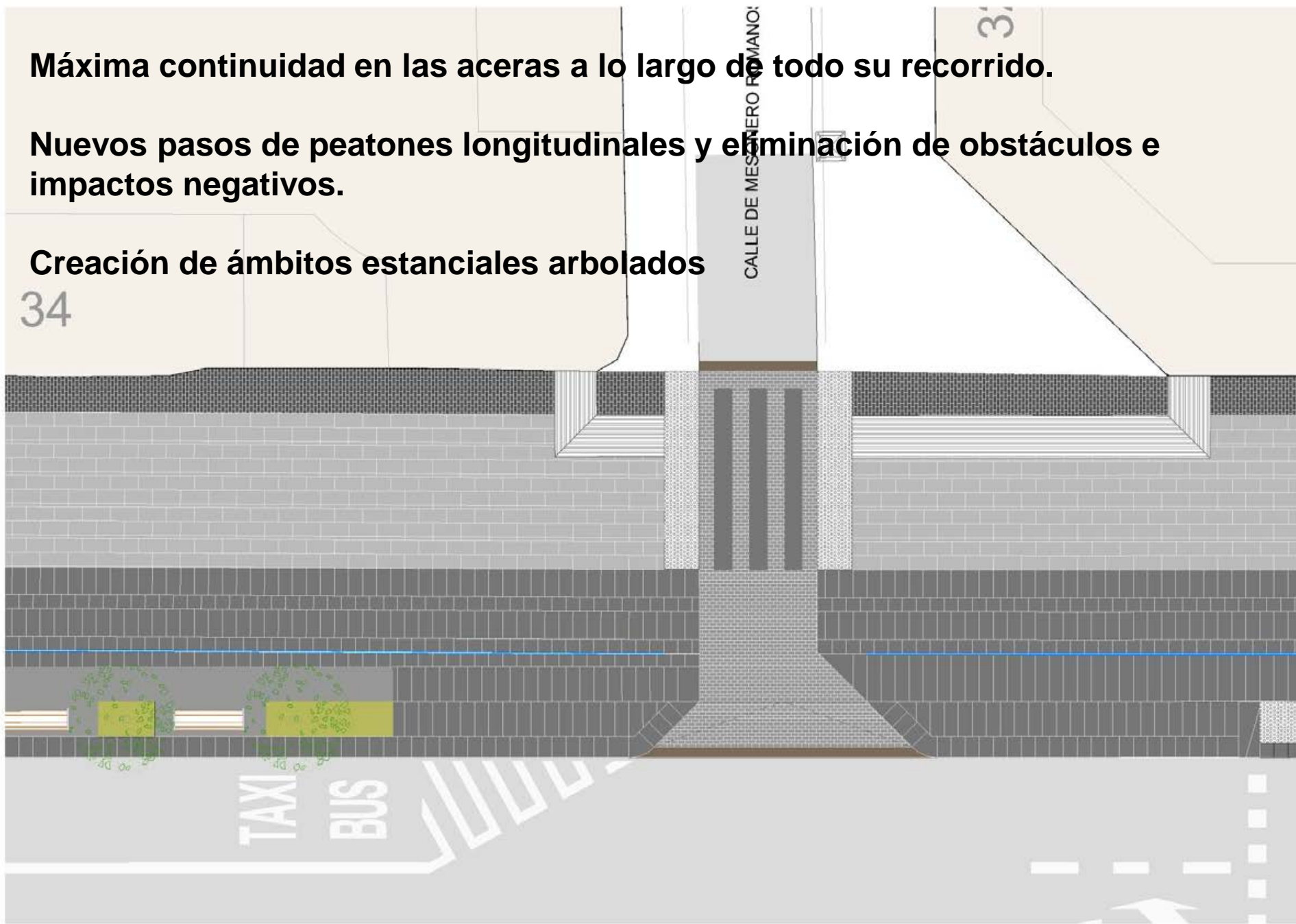


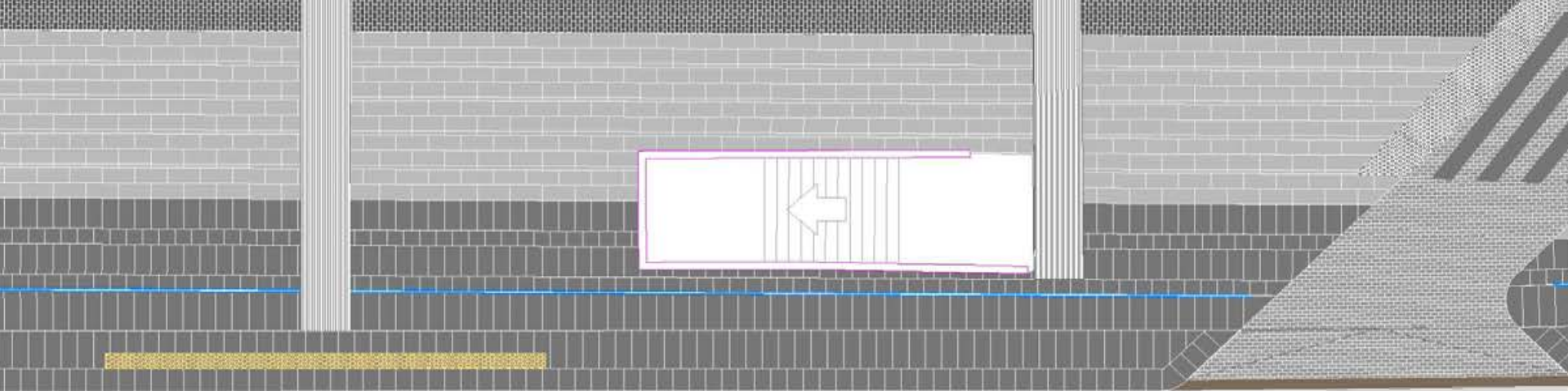
**Máxima continuidad en las aceras a lo largo de todo su recorrido.**

**Nuevos pasos de peatones longitudinales y eliminación de obstáculos e impactos negativos.**

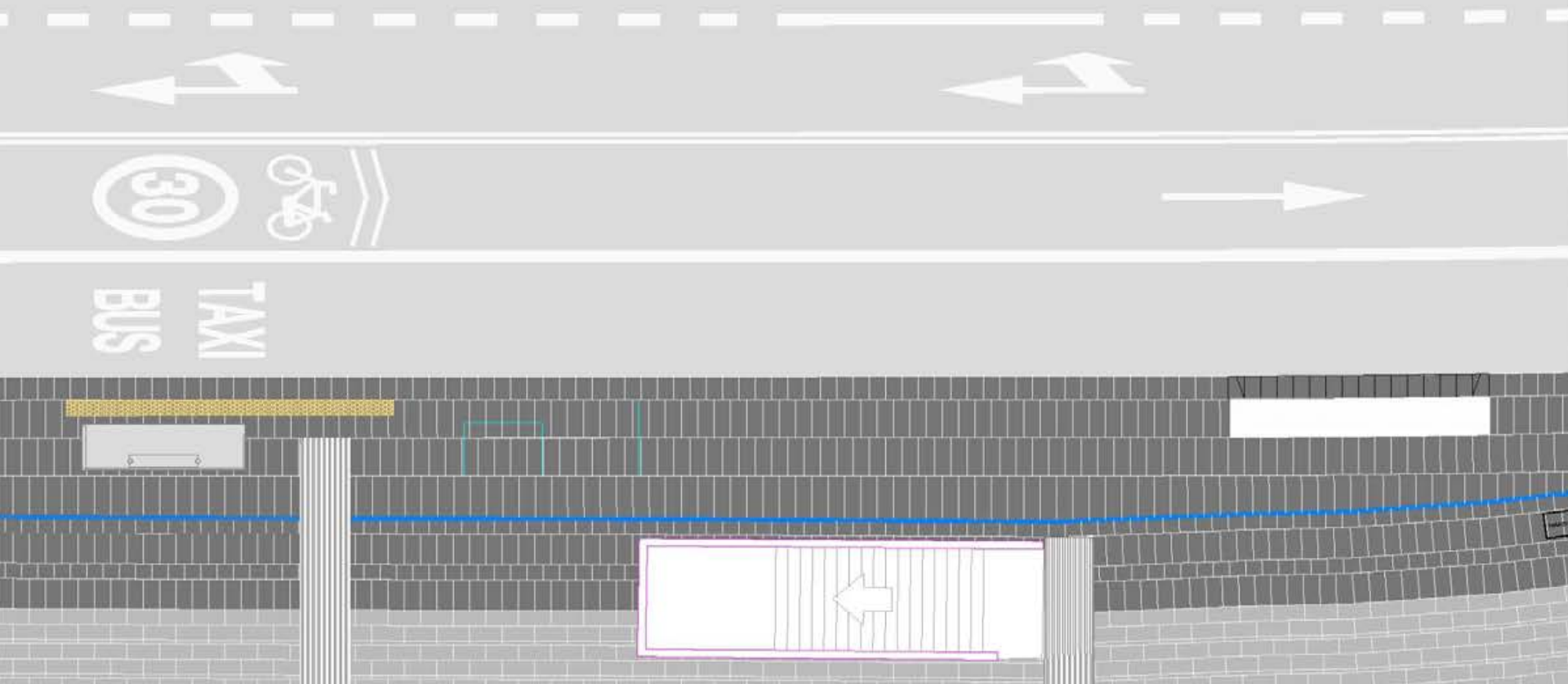
**Creación de ámbitos estanciales arbolados**

34





## Nuevos accesos a las bocas de metro y a las marquesinas de autobús





## Antes de la remodelación





# Después de la remodelación











Schweppes

Vodafone

CINES CALLAO

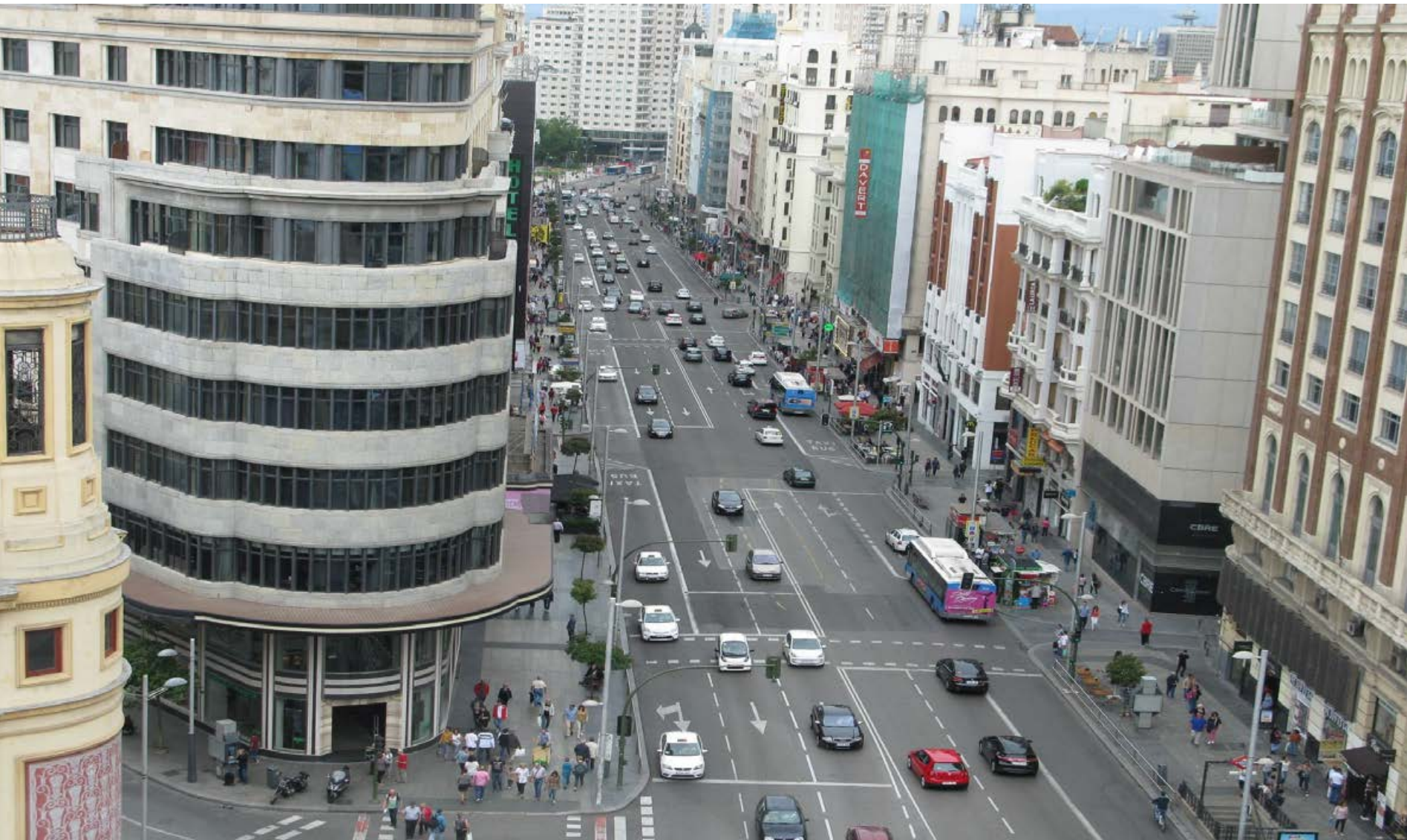
CONDE DUGUE  
LA GENERACIÓN DEL 87  
ORÍGENES Y DESTINOS  
1987/2017  
Del 18 de marzo al 8 de abril de 2019  
MADRID

CINES CALLAO

CiudadDistrito



## Antes de la remodelación





# Después de la remodelación



















PETIT PALACE

EN ACERA  
PROHIBIDO PARAR  
DE VEHICULOS

Amor a la Vista  
Sandra Escobedo  
A 5 MIN

FC  
A 5 MIN

PELLUQUEROS

SAN MARTIN





CARRIL  
EXCLUSIVO  
BUS TAXI MOTOS



TAXI  
BUS

H&M















# MAS ACCESIBLE





## MAS SOSTENIBLE





# LOS ELEMENTOS COMUNES DE LA URBANIZACIÓN





# EL MOBILIARIO



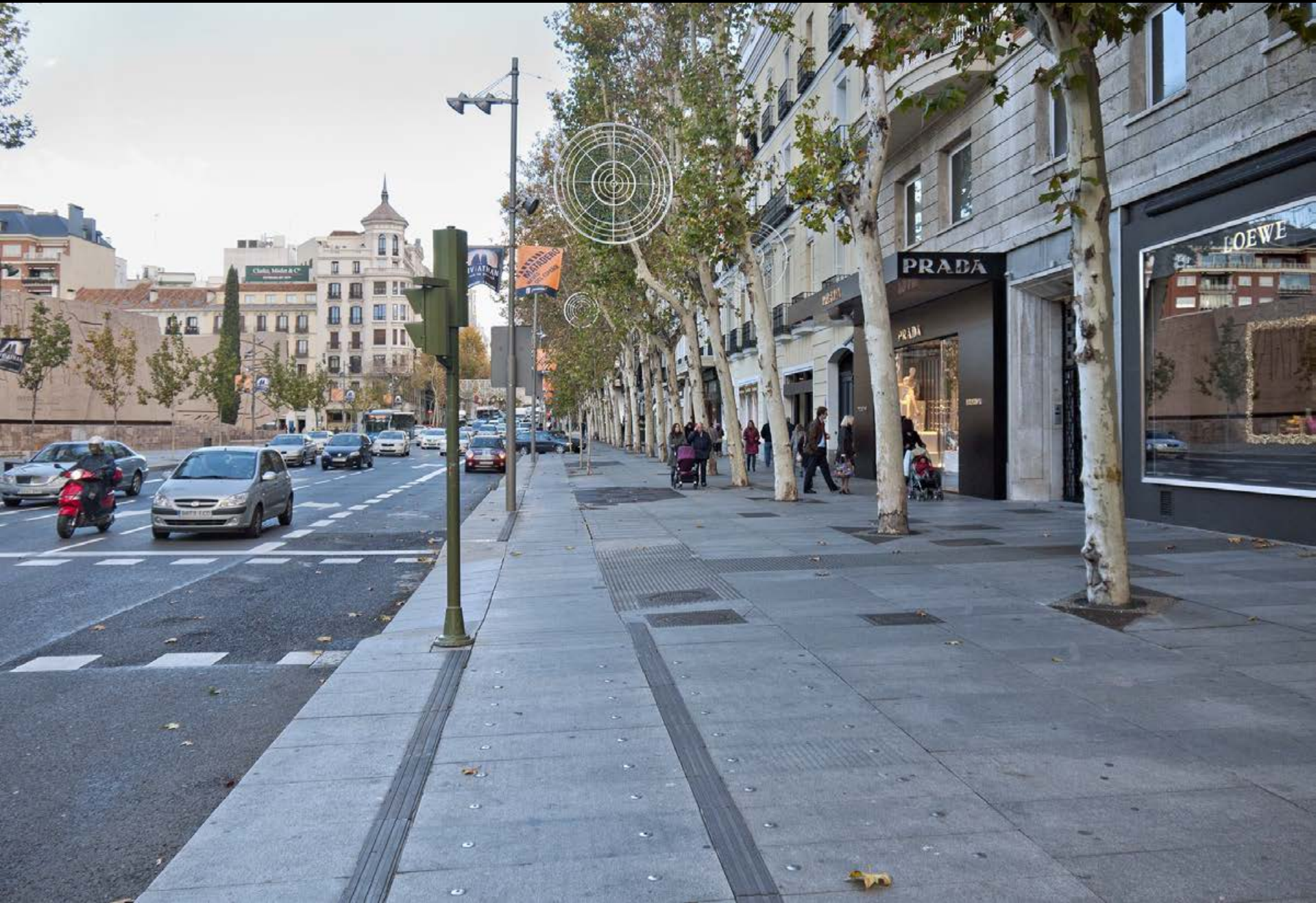


## OTROS EJES TRANSFORMADOS: LA CALLE SERRANO





## OTROS EJES TRANSFORMADOS: LA CALLE SERRANO





# ¿LA GRAN VIA COMO FACHADA CONTEMPORÁNEA DEL CENTRO HISTÓRICO?





# LAS TRASERAS DE LA GRAN VÍA

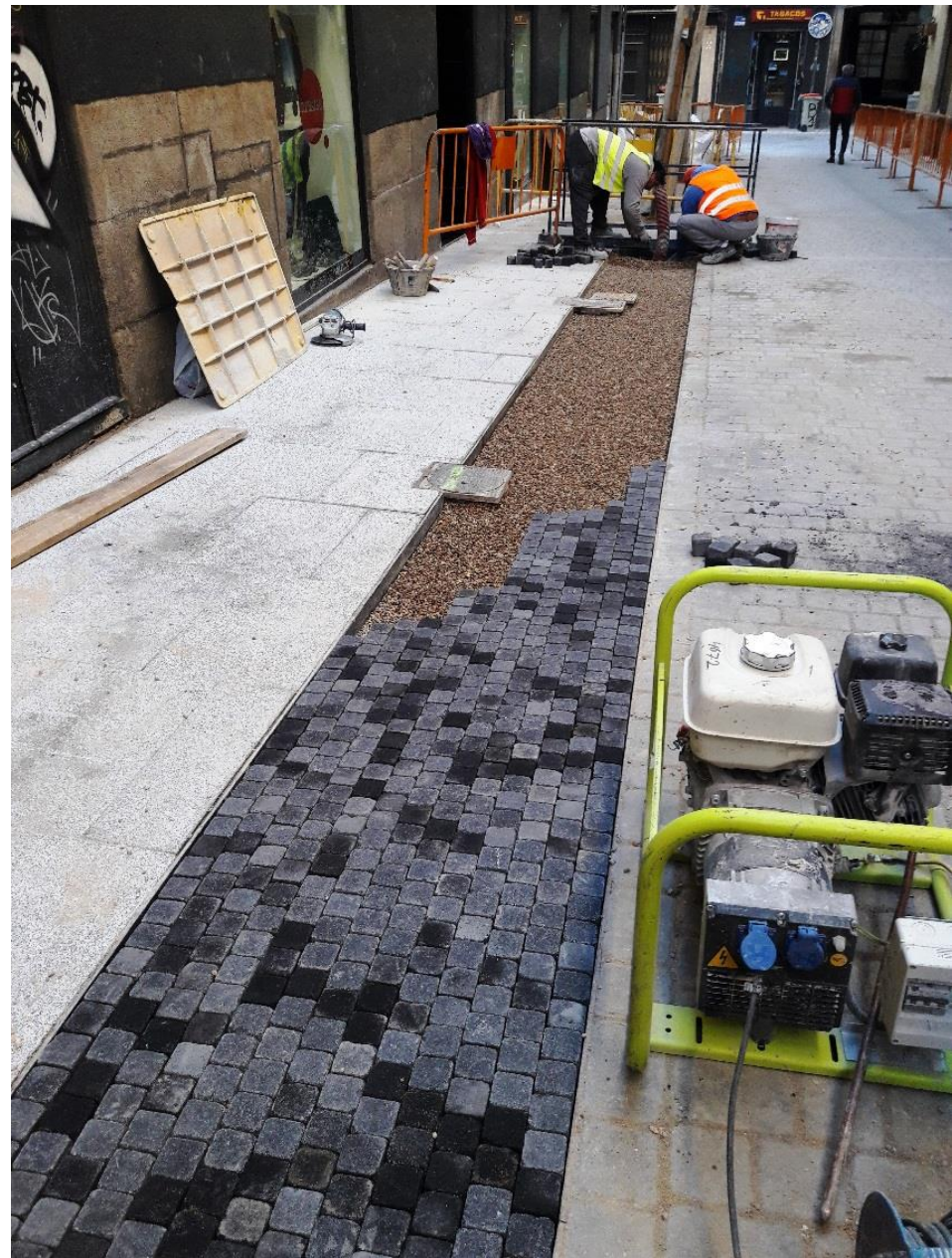




# LAS TRASERAS DE LA GRAN VÍA























LA CAJA

P

P

P

P

P

P  
Abierto  
Escuelas de San Antonio

3ª planta  
¡Sube y entrena con nosotros!









VERBODEN  
ALARM  
22

Gioia  
COCINA

Gioia  
COCINA ITALIANA CREATIVA  
by Lucio Pignatelli

Gioia  
COCINA ITALIANA CREATIVA  
by Lucio Pignatelli

ESTELLES  
OUTLET







3



MONA DE RAMA



Va... de Retro

CLOTHING





PLAZA MAYOR



PRECIADOS



MONTERA





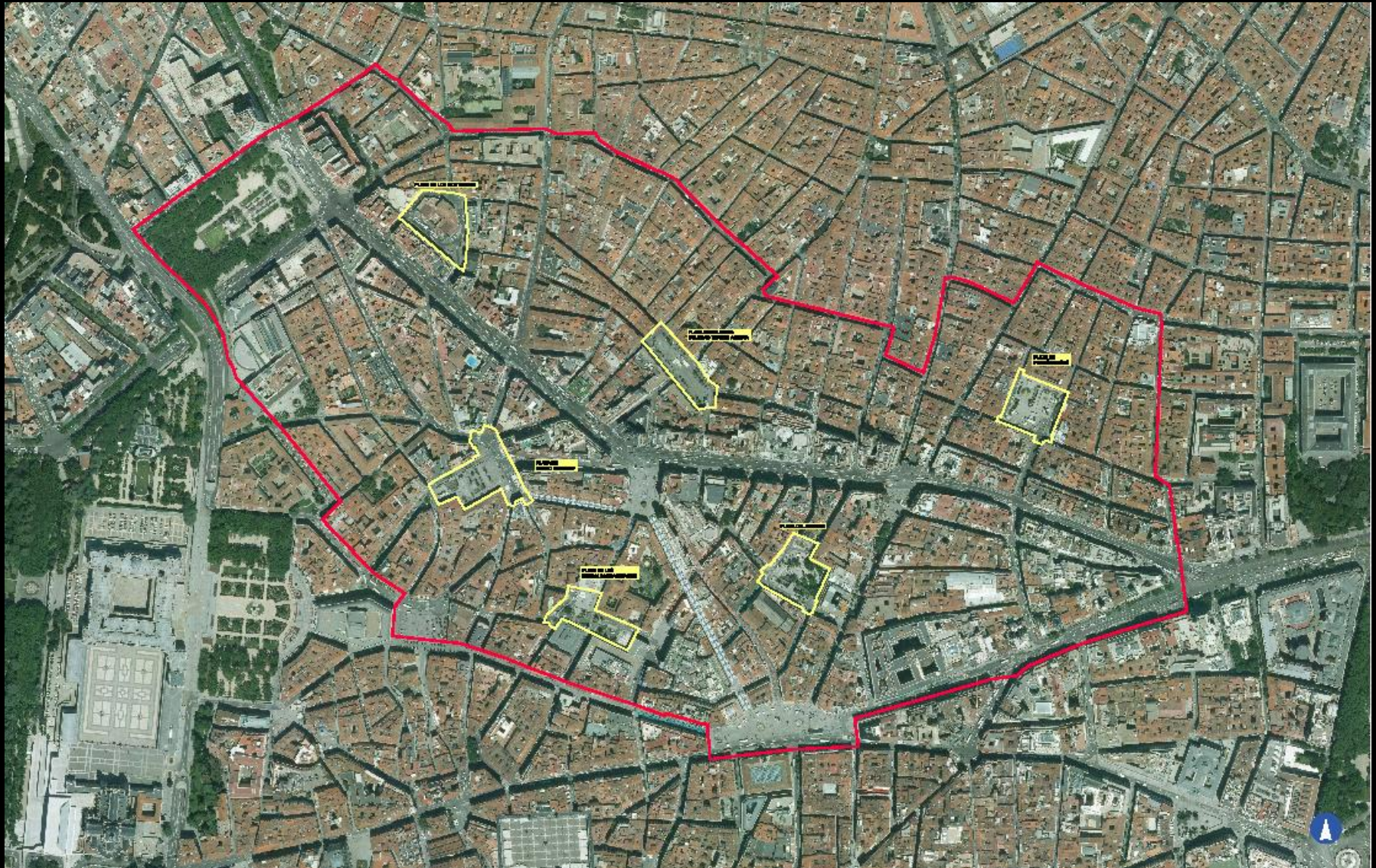






# TRASERAS DE LA GRAN VÍA

## ¿ PLAZAS PÚBLICAS O CUBIERTAS DE APARCAMIENTO ?



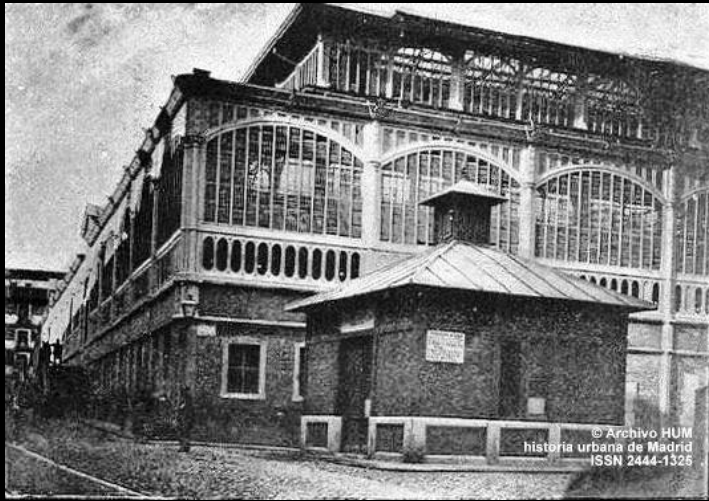


# PLAZA DE LOS MOSTENSES

*Superficie: 6.432,35 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 361 plazas de rotación*

*Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2028*





*Superficie: 6.432,35 m<sup>2</sup>*  
*Aparcamiento: 361 plazas de rotación*

**Aparcamiento: 361 plazas de rotación**

**Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2028**



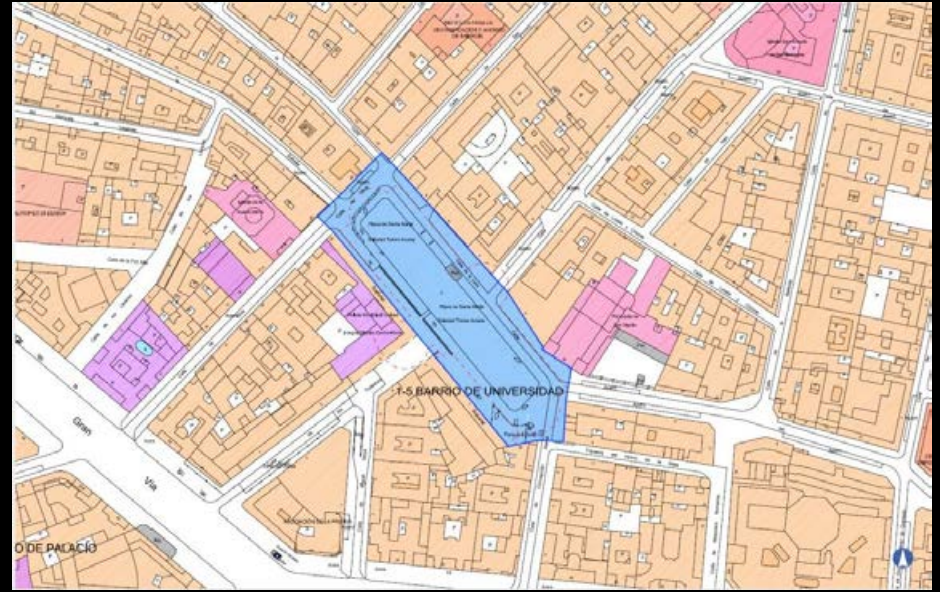


# PLAZA MARIA SOLEDAD TORRES ACOSTA

*Superficie: 4.252,72 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 481 plazas de rotación*

*Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2022*





# PLAZA MARIA SOLEDAD TORRES ACOSTA

*Superficie: 4.252,72 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 481 plazas de rotación*

*Gestión privada: Fecha fin de la concesión: 2022*





# PLAZA DE PEDRO ZEROLO

*Superficie: 4.960,22 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 107 plazas de rotación/261 de residentes*

*Gestión municipal*





## PLAZA DE PEDRO ZEROLO

*Superficie: 4.960,22 m<sup>2</sup>*

**Aparcamiento: 107 plazas de rotación/261 de residentes**

## Gestión municipal

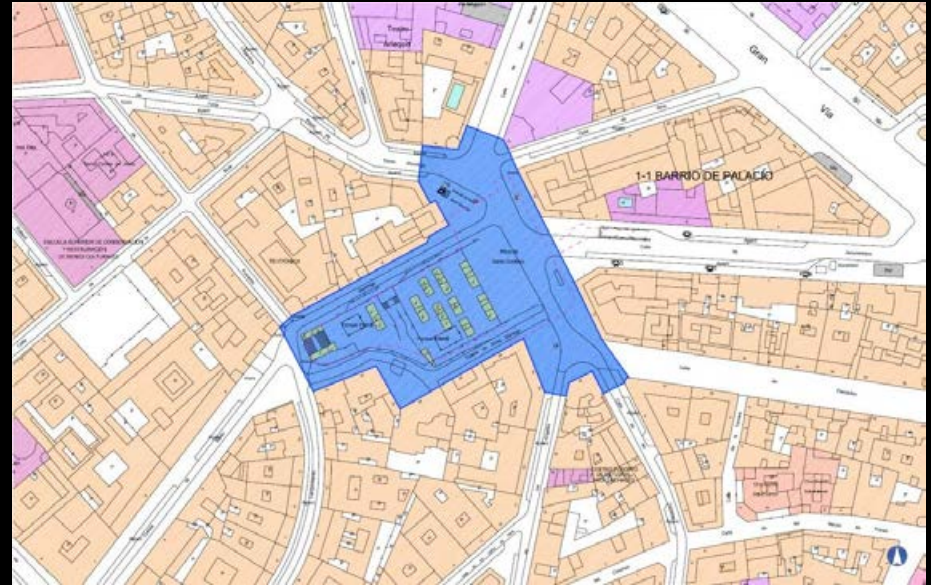




# PLAZA DE SANTO DOMINGO

Superficie: 7.102,48

Aparcamiento: Propiedad municipal- cerrado





# PLAZA DE SANTO DOMINGO

Superficie: 7.102,48

Aparcamiento: Propiedad municipal- cerrado





# PLAZA DE LAS DESCALZAS Y SAN MARTIN

*Superficie: 4.772,64 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 400 plazas de rotación*

*Gestión privada- Fecha fin de concesión 2026*





## PLAZA DE LAS DESCALZAS Y SAN MARTIN

**Superficie: 4.772,64 m2**

**Aparcamiento: 400 plazas de rotación**

**Gestión privada- Fecha fin de concesión 2026**

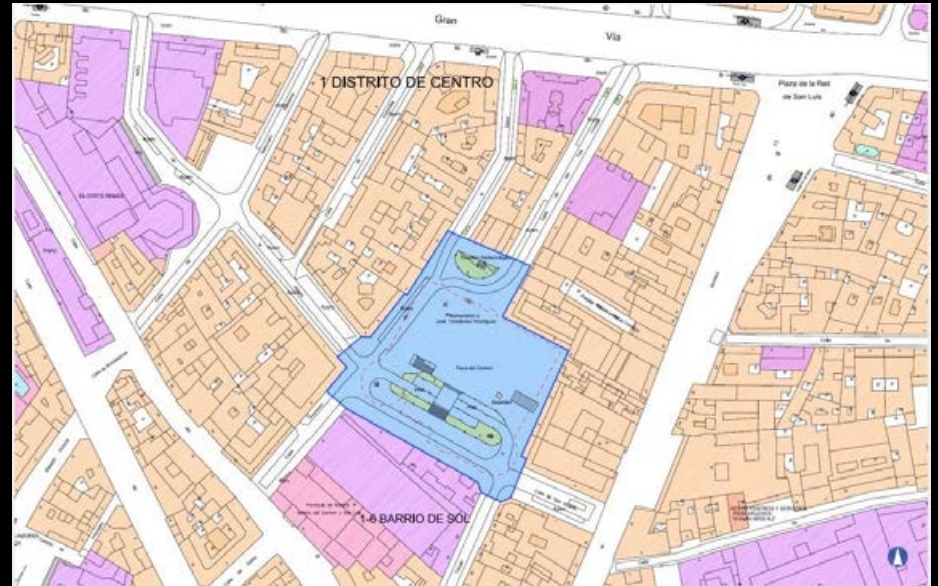


# PLAZA DEL CARMEN

*Superficie: 5.494,73 m<sup>2</sup>*

*Aparcamiento: 450 plazas*

*Gestión privada – Fecha fin de concesión 2019*





# PLAZA DEL CARMEN

*Superficie: 5.494,73 m<sup>2</sup>*

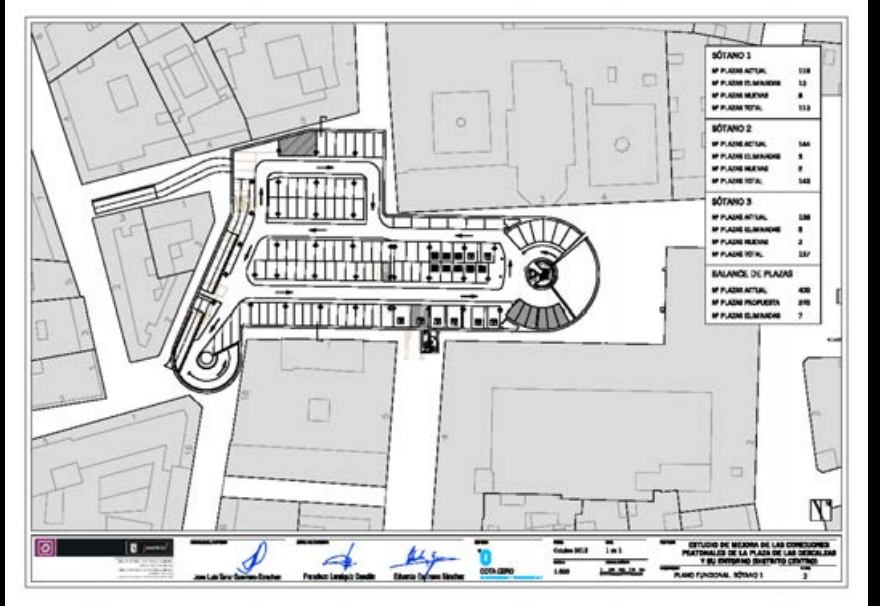
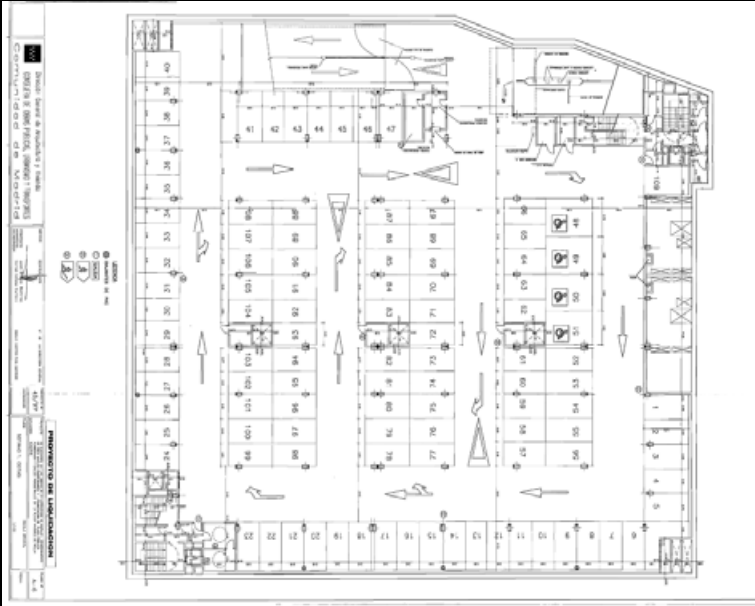
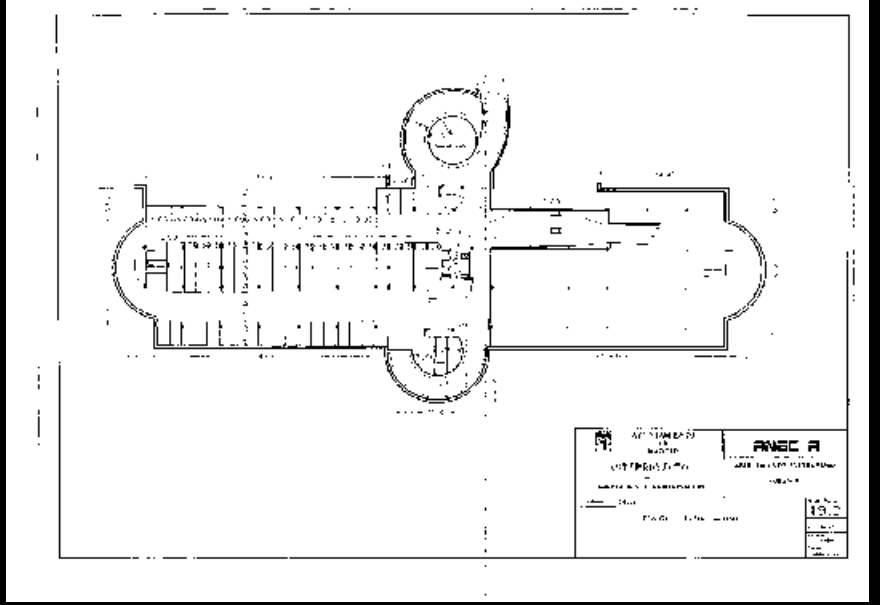
*Aparcamiento: 450 plazas*

*Gestión privada – Fecha fin de concesión 2019*





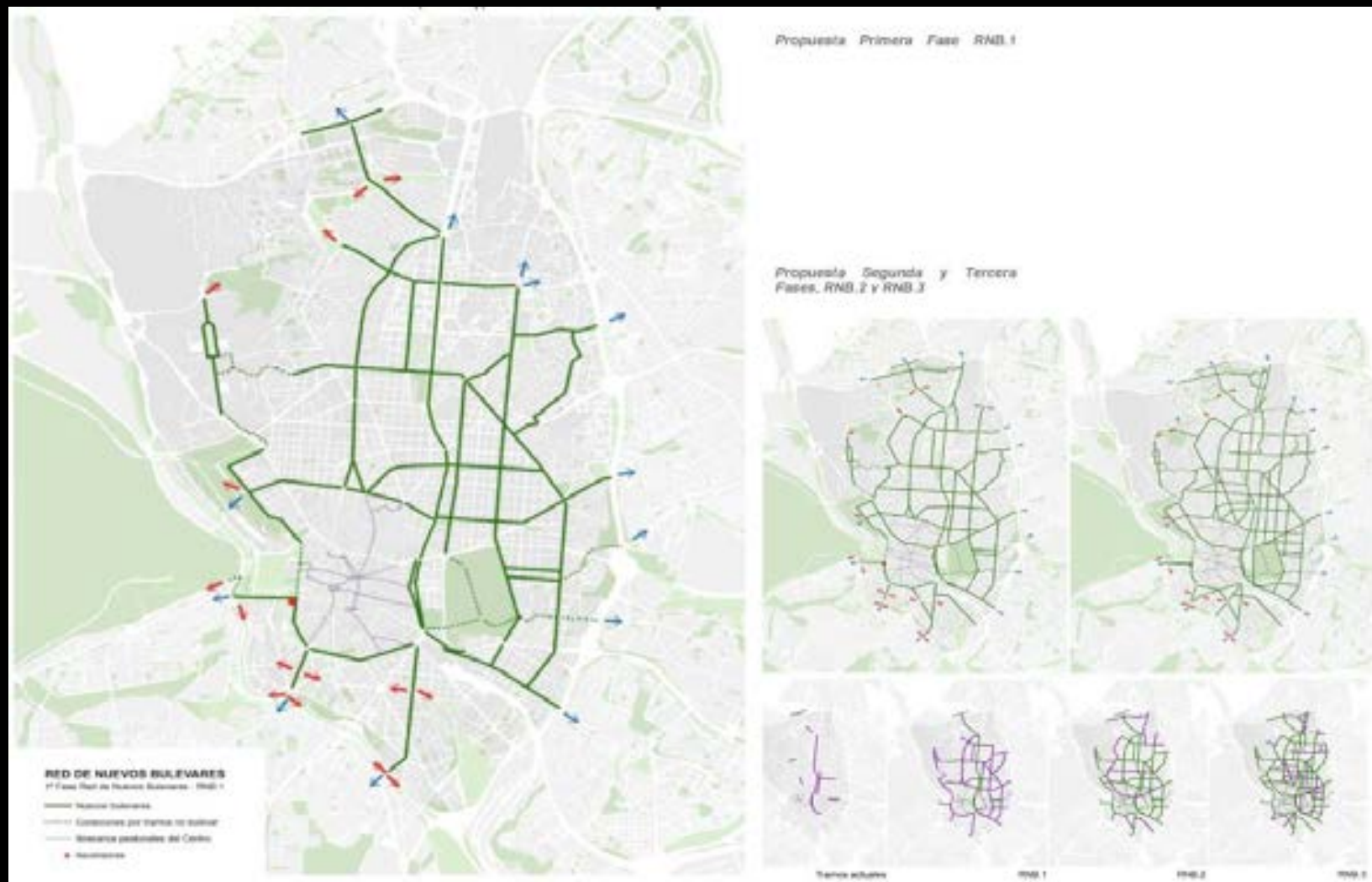
## EDIFICIOS SOTERRADOS ?





# ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL

## RED DE CORREDORES URBANOS AMBIENTALES Los Nuevos Bulevares





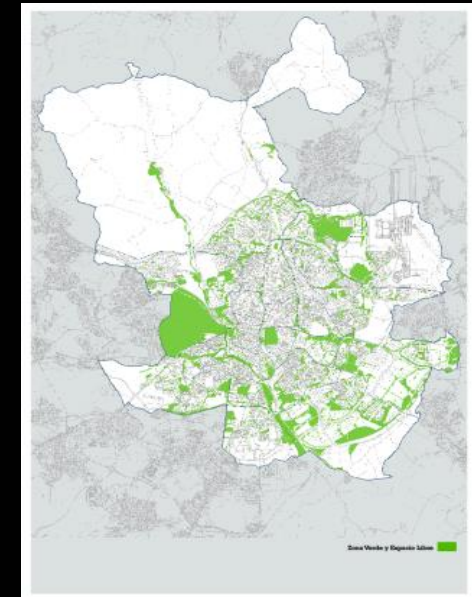
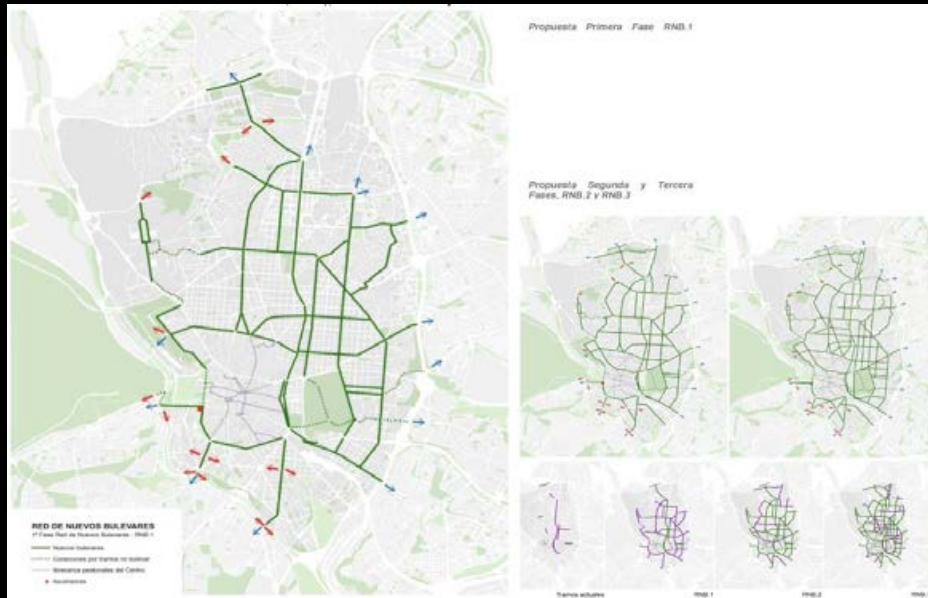
# ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL

- Creación de una red de corredores ambientales.
- Aumento del espacio destinado al tránsito y la estancia peatonal, mejorando la calidad paisajística.
- Fomento de un modelo de movilidad sostenible.
- Generación de una nueva estructura de la ciudad a través de la red de nuevos bulevares.





# ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL







































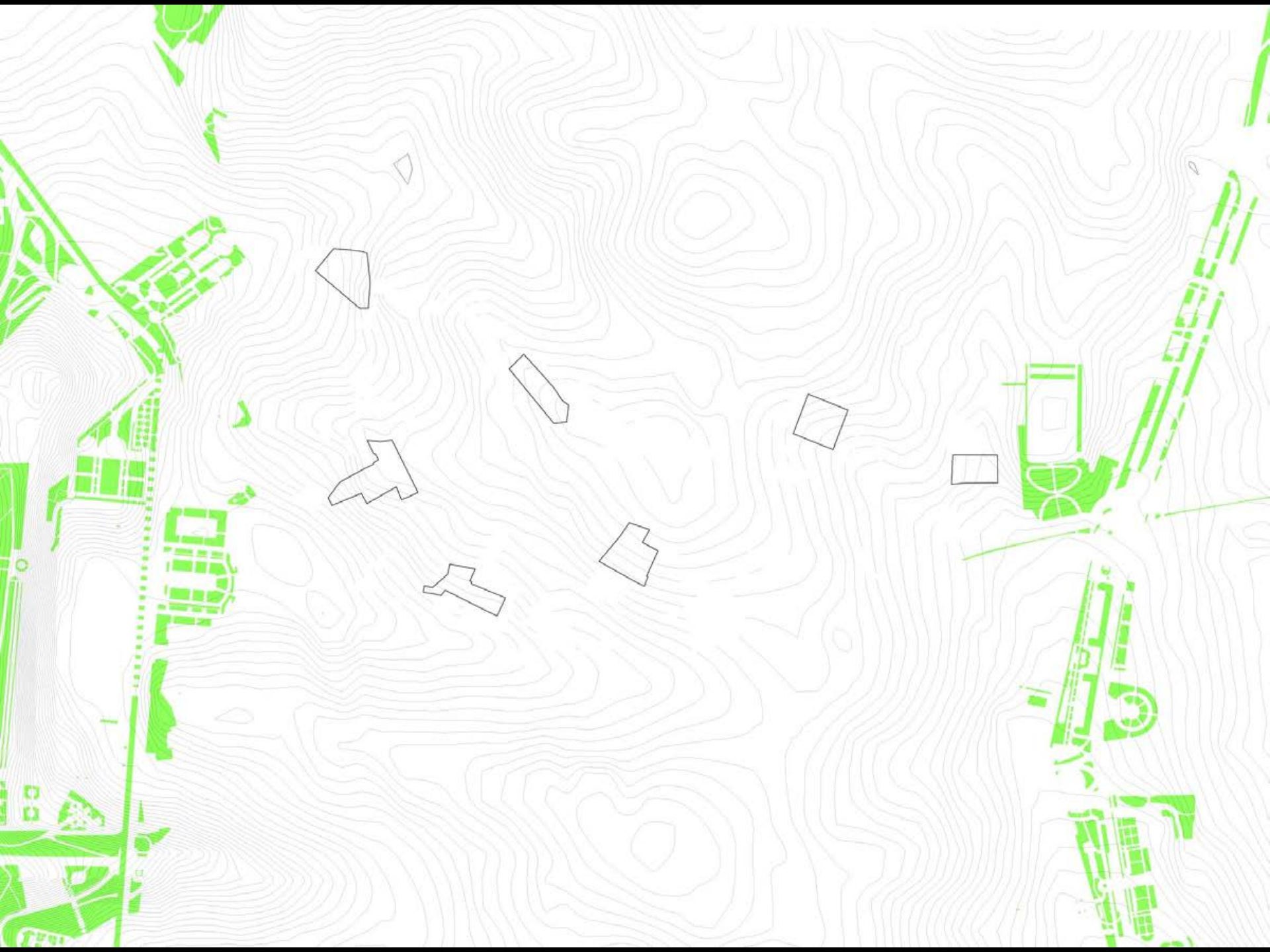












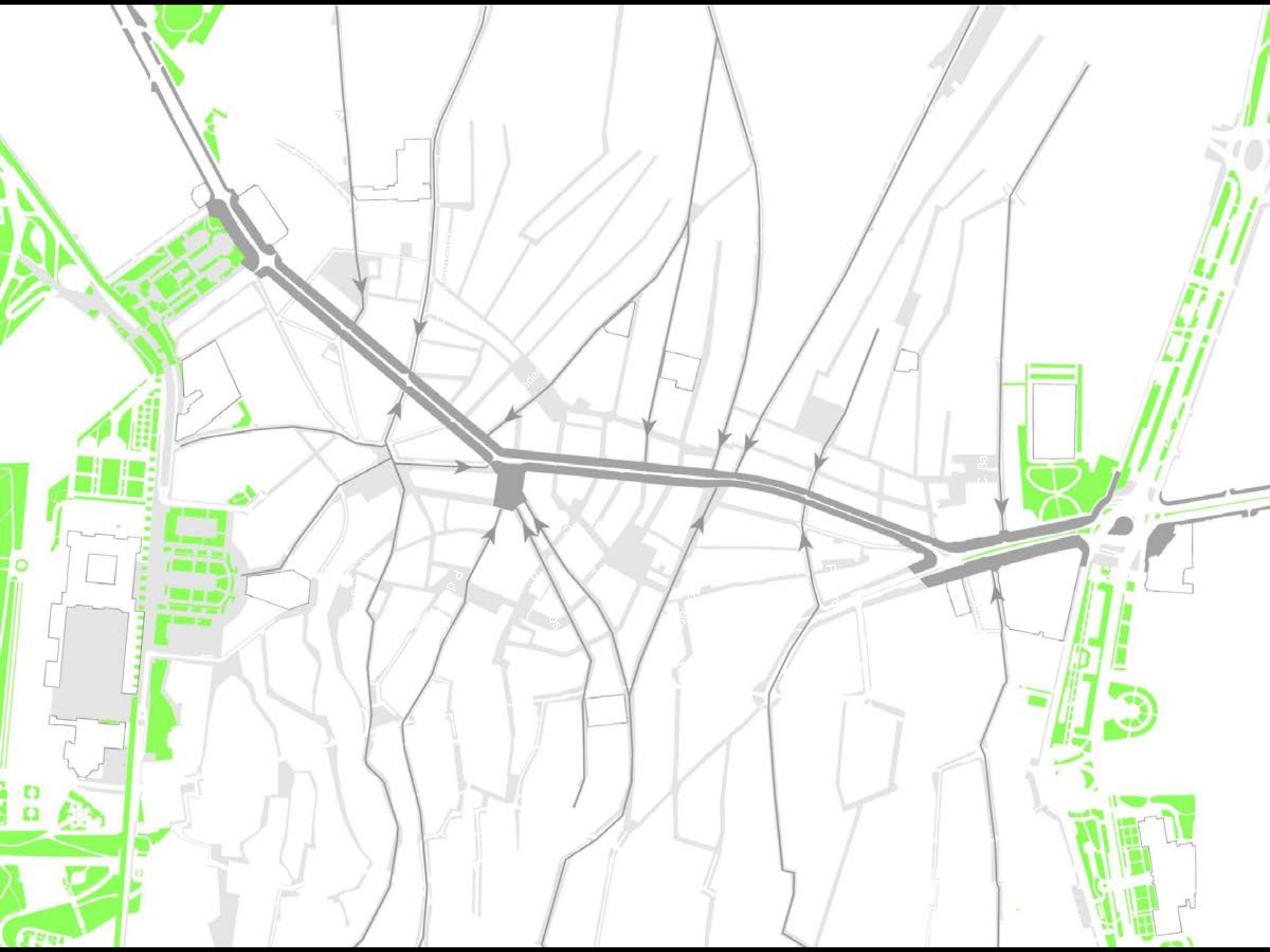




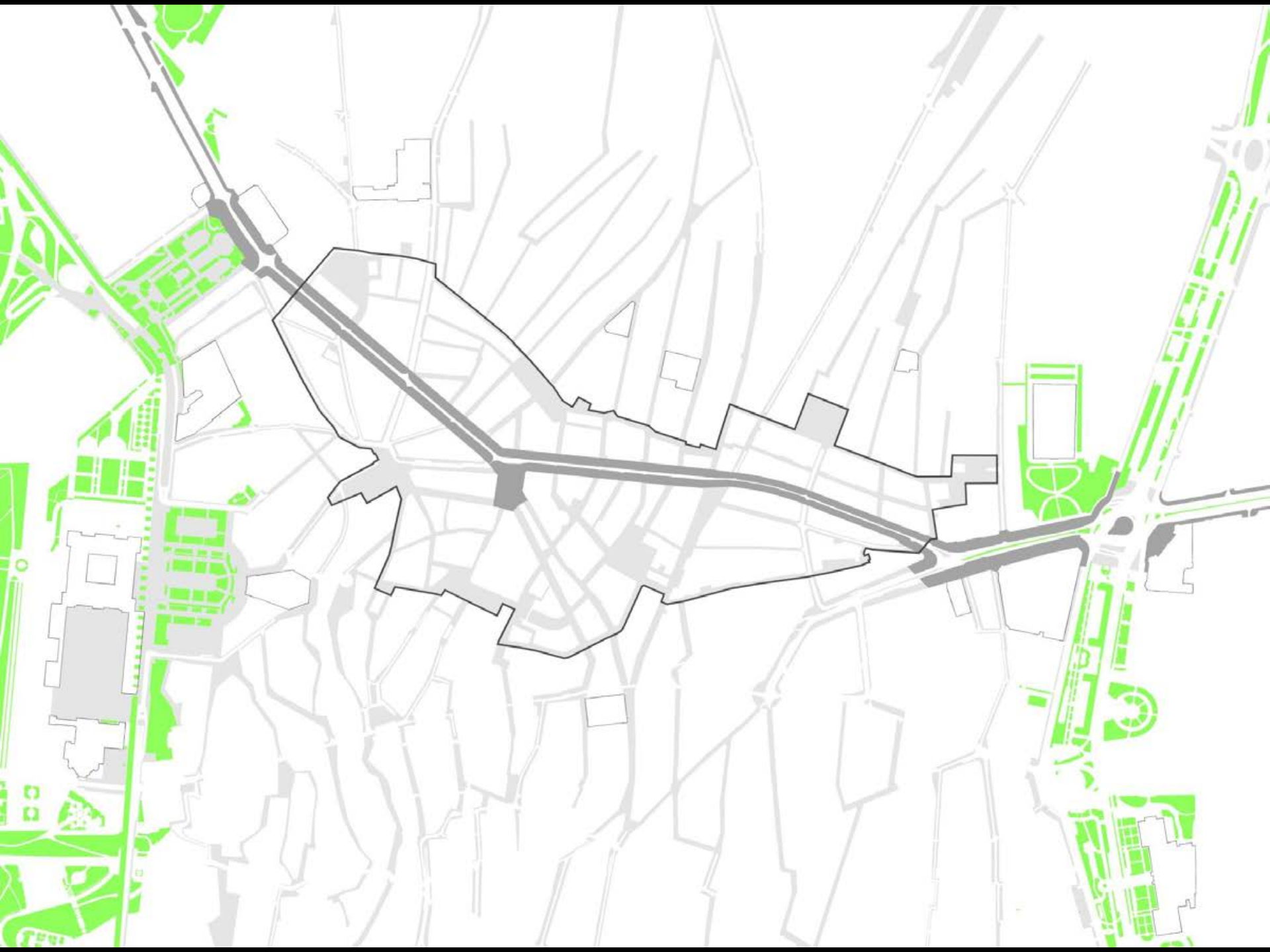




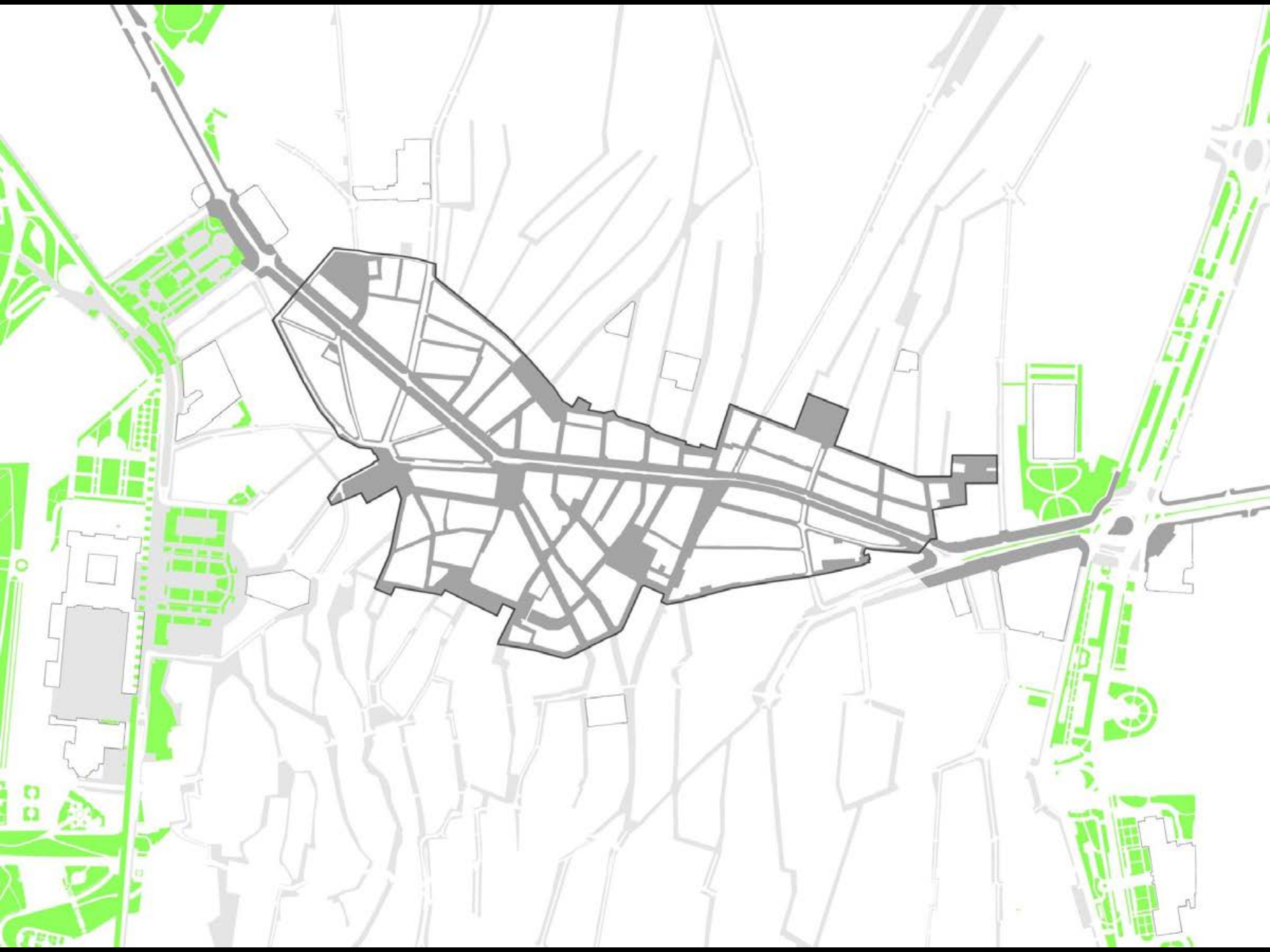




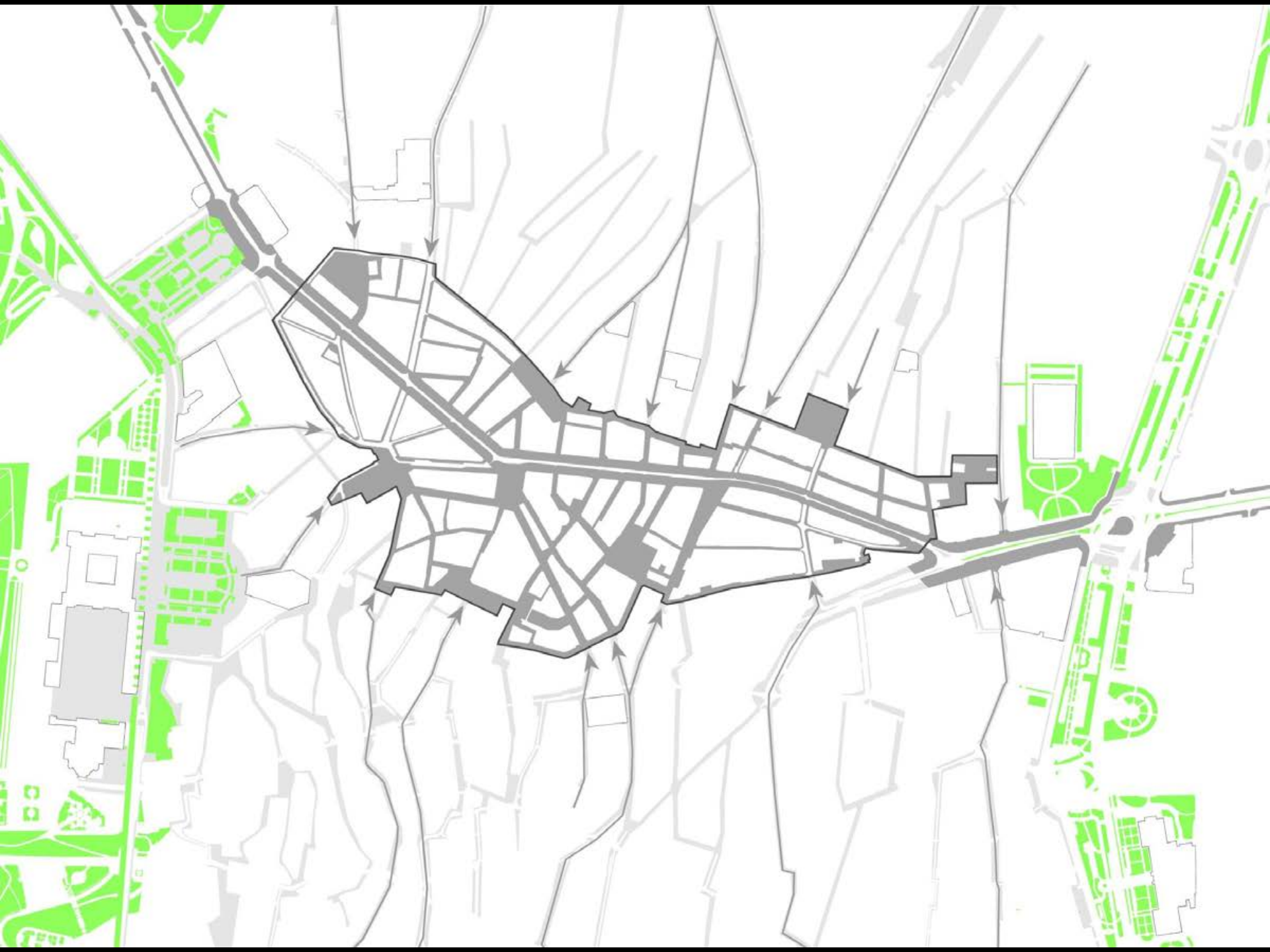




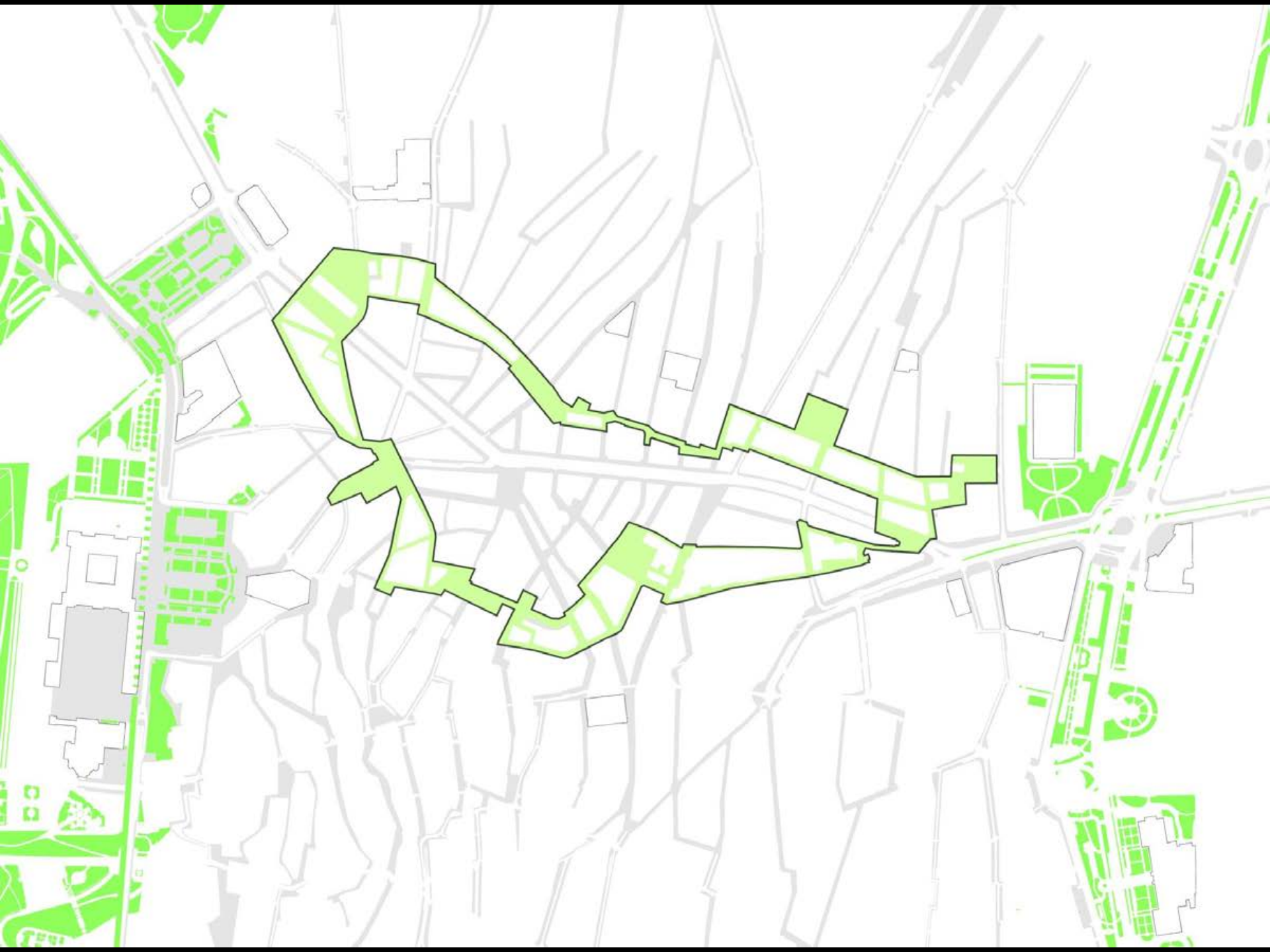




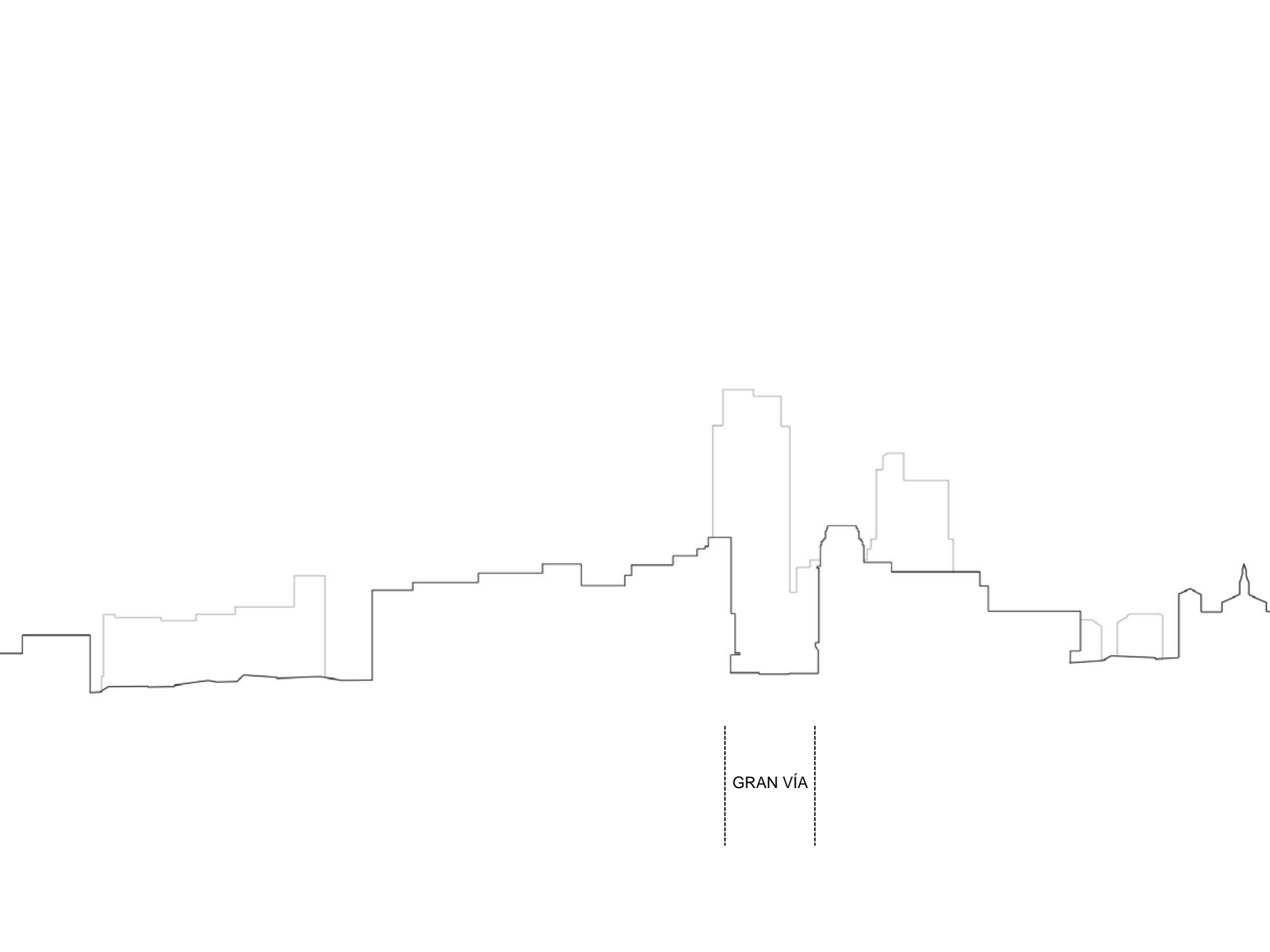




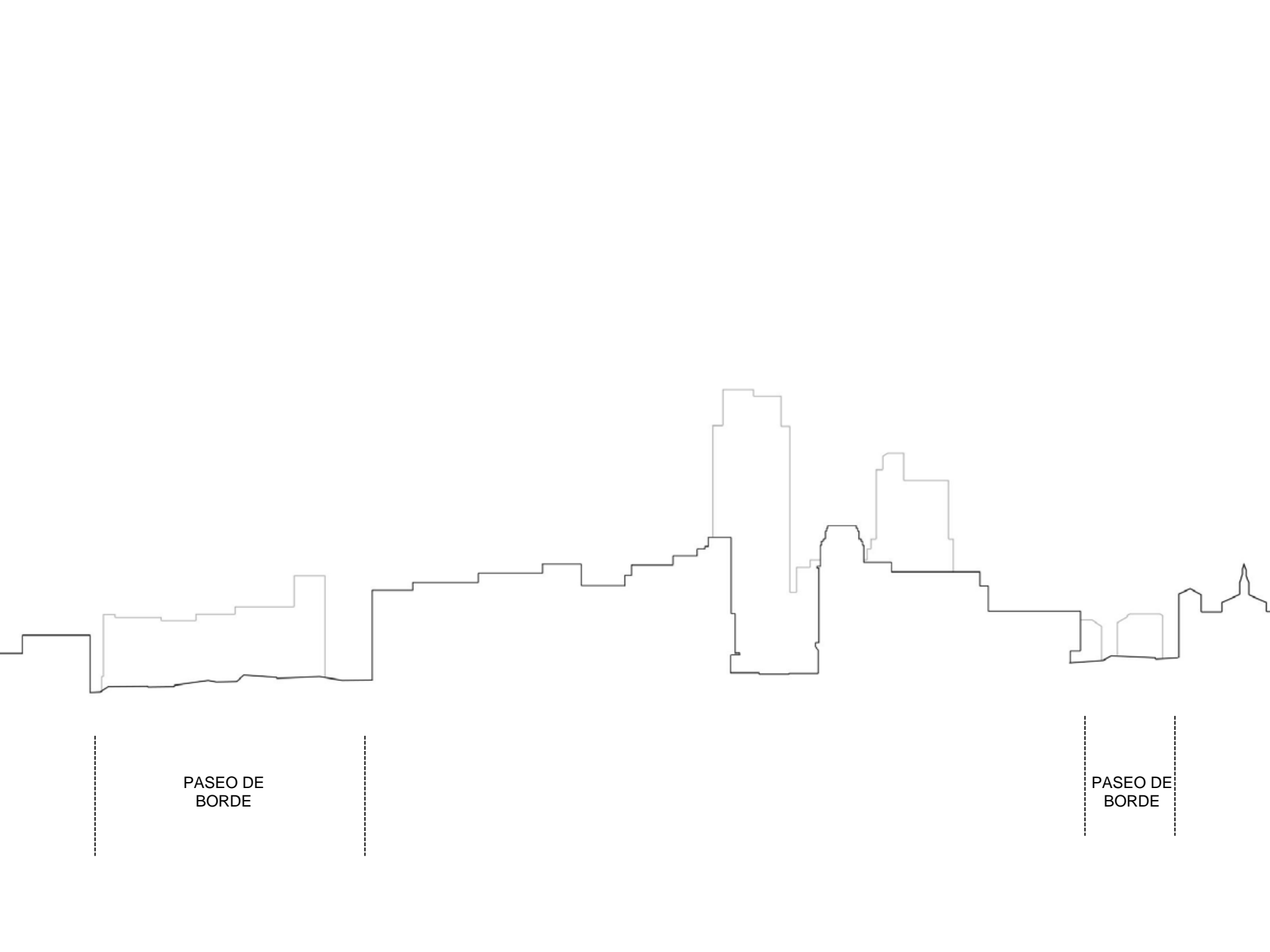












PASEO DE  
BORDE

PASEO DE  
BORDE





PASEO DE  
BORDE

PASEO DE  
BORDE















