

PROPUESTA ASOCIACIÓN PEDALIBRE

Actuación Gran Vía

Julio 2018

De acuerdo a la reunión mantenida el miércoles 11 de julio con José Manuel Calvo, titular del Área de Desarrollo Sostenible, y su invitación a considerar otras alternativas, desde la Asociación Pedalibre hacemos la siguiente

PROPUESTA

La actuación la dividimos en 3 tramos

Tramo 1 – Alcalá - Virgen de los Peligros

Tramo 2 – Virgen de los Peligros – Callao

Tramo 3 – Callao – Plaza España



Características comunes:

- Tipología homogénea y accesible a la bicicleta implantando un carril bici bidireccional de 2,5m. en todo el eje
- Se conserva la misma previsión de espacio peatonal que tiene el proyecto de reforma de la Gran Vía (condición DUS)
- Se da un tratamiento preferencial al autobús (Condición DUS)

CARACTERÍSTICAS DE CADA UNO DE LOS TRAMOS

TRAMO 1 – Desde la calle Alcalá a Virgen de los Peligros.

Se suprime el sentido este-oeste del carril convencional, proponiendo un desvío alternativo por Alcalá y Virgen de los Peligros. Se propone un carril exclusivo para el autobús por sentido y un carril bici, más el resguardo correspondiente.

ACERA existente	ACERA variable	CARRIL BICI	RESGUARDO	CARRIL BUS	CARRIL COCHE	CARRIL BUS	ACERA variable	ACERA existente
		2,50	0,80	3,10	3,00	3,10		
12,50 (misma sección de calzada que en la propuesta del Ayto.)								

TRAMO 2 – Desde la calle Virgen de los Peligros hasta la Pl. de Callao.

Se crean dos carriles extraanchos de 4,50 para Bus y motorizados (uno por sentido) y se da continuidad al carril bici más el resguardo

ACERA existente	ACERA variable	CARRIL BICI	RESGUARDO	CARRIL Extraancho BUS - COCHE	CARRIL Extraancho BUS - COCHE	ACERA variable	ACERA existente	
		2,50	1,00	4,50	4,50			
12,50 (misma sección de calzada que en la propuesta del Ayto.)								

TRAMO 3 – Desde la Pl. de Callao hasta la Pl. España.

Se crean dos carriles exclusivos para autobús, dos convencionales y el carril bici bidireccional

ACERA existente	ACERA variable	CARRIL BICI	RESGUARDO	CARRIL BUS	CARRIL COCHE	CARRIL COCHE	CARRIL BUS	ACERA variable	ACERA existente
		2,50	0,50	3,00	2,75	2,75	3,00		
14,50 (misma sección de calzada que en la propuesta del Ayto.)									

JUSTIFICACIÓN

No es la primera vez que el Ayuntamiento de Madrid podría asumir una tipología similar a la que proponemos para un eje cívico. En concreto, en el eje de Alcalá (Ventas-Ciudad Lineal) existen básicamente tres actuaciones similares, dando un tratamiento exclusivo al autobús en el primer y último tramo para apostar por una tipología de convivencia en el centro de la actuación. En ese caso Quintana-Pueblo Nuevo (aprox.)

La actuación de la Gran Vía es similar y más favorable al contar con mejores condiciones para esta convivencia de vehículos de motor. El acceso a este eje quedará restringido solo a determinados vehículos según se establece en el área de acceso restringido que pertenece (Madrid Central)

El carril extraancho propuesto para el Tramo 2 posibilita rebasar a un autobús en parada, empleando, si fuera necesario, parte del sentido contrario. La división, de los sentidos podría ser en discontinuo

El desvío del tráfico motorizado que se propone desde la calle Alcalá (Alcalá – Virgen de los Peligros) viene a reducir aún más el tráfico motorizado de la zona y desincentiva el tráfico de paso de residentes, creando una mayor calidad estancial en todo el eje, especialmente en el primer tramo.

La reducción del carril “coche” a 2,75m. asegura un mayor cumplimiento de la velocidad máxima de 30 km/h, aspecto clave para incrementar la seguridad y la accesibilidad de este eje a toda la ciudadanía

Propuesta de carril bici

La propuesta dota a la Gran Vía de la necesaria accesibilidad ciclista, aspecto esencial de cara a garantizar la capacidad de elección de las personas para utilizar el medio de transporte que mejor se adecúe a sus propias características y a la de su desplazamiento. Elegir en libertad supone igualar en accesibilidad - EQUIDAD

El carril bici se propone en el lado sur (lateral de Callao y Red de San Luis) por ser el menos afectado por calles transversales. Su carácter bidireccional asegura un correcto uso y aprovecha al máximo el espacio existente. La interacción con las paradas de autobús se reduce a un solo sentido. Se propone igualar en altura el carril bici a altura de la acera al paso de las paradas (incluso avanzar la marquesina hacia el centro de la calzada para que el carril bici pase por detrás. Tipo Santa Engracia) y un cambio de pavimento, de manera que obligue a una reducción de la velocidad ciclista, e incluso una parada al cruce de viajeros del autobús.

La actuación que se propone se complementa con la creación de dos carriles bici más:

- De Cibeles a la calle Gran Vía, facilitando el acceso en bici a la Gran Vía desde Cibeles (enlazando más adelante con el itinerario Mayor-Alcalá) y el futuro carril bici de la Castellana
- Sevilla - Virgen de los Peligros, facilitando la comunicación en bici del entorno de la Pl. Canalejas (camino a Atocha) y Pl. Pedro Zerolo (Chueca)

ASPECTOS RELEVANTES

El carril bici propuesto crea condiciones favorables no solo para la movilidad en bicicleta sino para el uso de vehículos de movilidad personal

De la propuesta presentada podría derivarse otra(s) en las que la sección total de calzada variara muy ligeramente. Por ejemplo, mantener la misma sección del Tramo 3 en el 2. La diferencia sería tan solo de 2 metros* (1 por sentido). Un metro no puede descartar una solución que es igualmente óptima para todas aquellas moviidades que, por sus características, merecen ser promovidas (peatón, bici, transporte público)

*Podría variar muy ligeramente si optamos por una medida de resguardo algo mayor (recomendable)

Anexo 1

Plano carriles bici propuestos (y existentes)



Anexo 2

Plano movilidad coche (actuación Gran Vía – Zona Central)



Anexo 3

Plano movilidad autobús (actuación Gran Vía)



Anexo 4

Propuesta actuación Gran Vía Ayuntamiento de Madrid

(Fuente: ayuntamiento de Madrid)

