

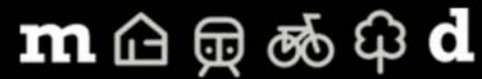


Congreso Nacional del Medio Ambiente (Conama 2012)
Madrid del 26 al 30 de noviembre de 2012



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

Dirección General de Revisión del Plan General



Revisión del
Plan General

Preavance

la ciudad a escala humana

propuesta singular de red de bulevares



miércoles, 28 de noviembre de 2012

LA RECUPERACIÓN DE LOS BULEVARES EN EL PREAVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE MADRID

Ejes arbolados históricos



Bulevares



Plan Director para la Recuperación de Bulevares
Marco normativo
Descripción básica de la propuesta
Relación con las estrategias
Descripción pormenorizada. Líneas de actuación
Conclusiones

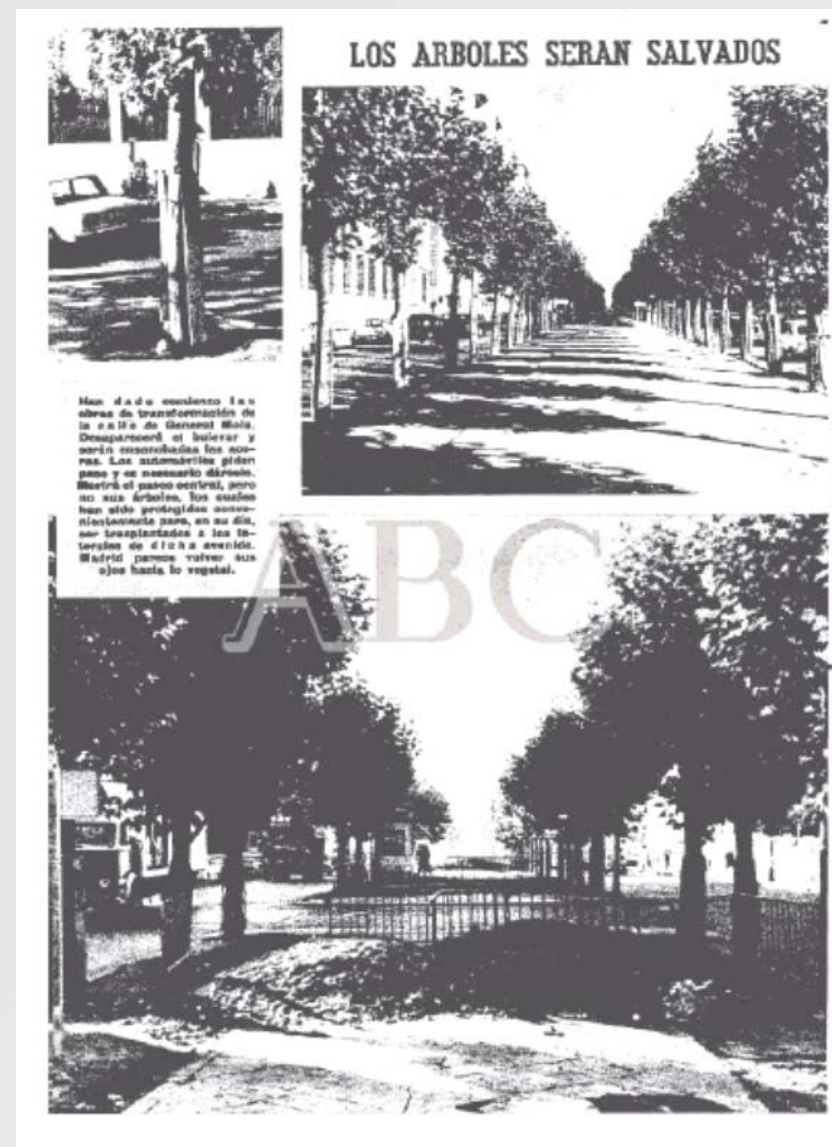
Plan Director para la Recuperación de Bulevares. Objetivos de la propuesta

Avanzar en el cambio de la concepción de la movilidad en la ciudad apostando por caracterizar a Madrid como “la ciudad de los bulevares, los peatones y el transporte público”.

Configurar un espacio donde pasear sea posible (ciudad paseable) a partir de una verdadera red de ejes urbanos, con valor estructurante.

Promover la calidad ambiental y la vida ciudadana.

Reequilibrar la red viaria municipal transformándola en ejes mixtos de gran calidad urbana.



Marco Normativo

Plan de uso sostenible de la energía de la ciudad de Madrid y prevención del cambio climático. 2008

Plan de acción en materia de contaminación acústica de la ciudad de Madrid. 2009

Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997

Instrucciones para la redacción del anejo de accesibilidad de proyectos en vías y espacios públicos. Diciembre 2008

Plan de calidad del paisaje de la ciudad de Madrid

Proyecto Madrid Centro

Plan director de movilidad ciclista

Plan de ejes de prioridad peatonal

Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid

Descripción básica de la propuesta

Ámbito

El ámbito original del Plan era la almendra central de Madrid (el área interior a la Calle 30), pero al incorporarse al proceso de revisión del Plan General se ha extendido incluyéndose en este Preavance una propuesta inicial para el conjunto del término municipal entendiendo que constituye una apuesta estratégica de estructura urbana.



Descripción básica de la propuesta



Objeto principal

El objeto principal será definir una red de nuevos bulevares (ejes verdes de movilidad blanda) que estructuren la ciudad de Madrid, aumentando el espacio destinado al tránsito y la estancia peatonal, mejorando su calidad paisajística y la de su entorno, con ampliación de la superficie verde y arbolado, compatibilizando en su seno las diversas funciones que plantea su entorno, en especial la movilidad, y potenciando la actividad económica y social.

Descripción básica de la propuesta

Concepto de “nuevo bulevar”

El nuevo bulevar sería un vía urbana de amplia sección y elevada calidad paisajística y ambiental, que cumpla funciones de estructura urbana 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.

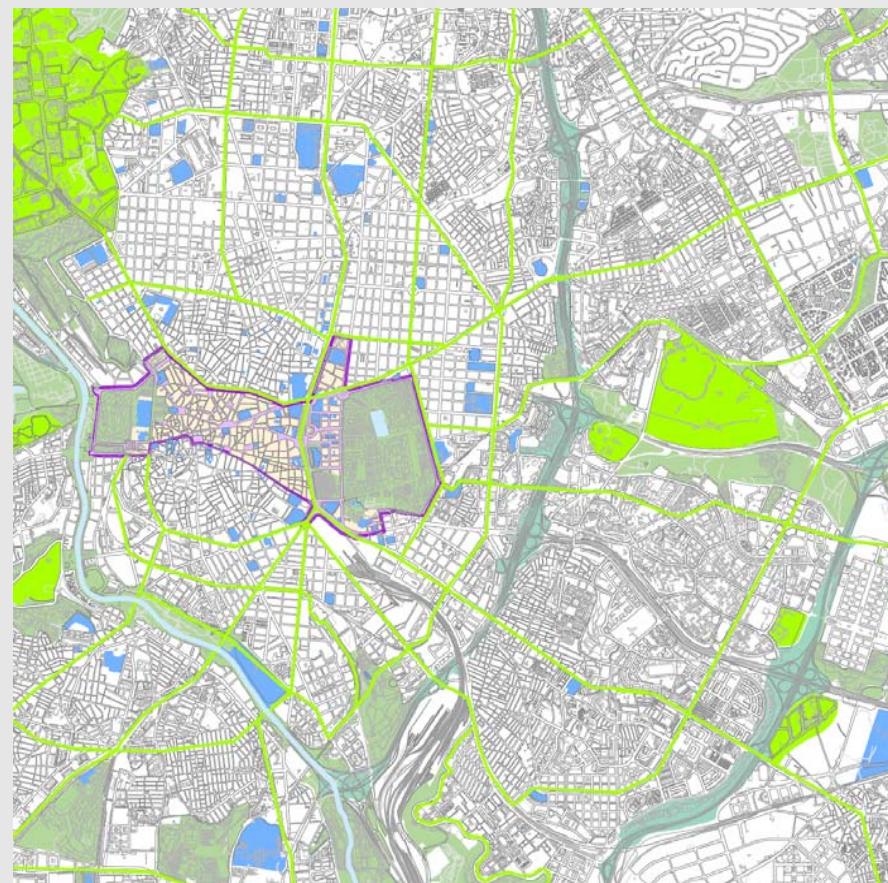


Descripción básica de la propuesta

Concepto de “red de nuevos bulevares” de Madrid

La “Red de nuevos bulevares” que se proponga finalmente estará constituida por el conjunto de grandes ejes urbanos de Madrid, que puedan ser transformados en “Nuevos bulevares” y será una pieza fundamental en la estrategia de conectar y dar continuidad a las espacios verdes de la ciudad.

Esta red podrá tener una consideración específica en la clasificación jerárquica y funcional de usos en esta revisión del Plan General.



- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--------------------------------------|
| | Paseos y Bulevares | | Parques Urbanos y Espacios Naturales |
| | Corredores Paisajísticos | | Dotacionales Extensivos |
| | Espacios Públicos Representativos | | Espacios Libres Indicativos |
| | Equipamientos | | |

Relación con las estrategias

Ciudad de oportunidades económicas

La red generará espacios de oportunidad, revitalizará los zócalos comerciales, influirá en la imagen y calidad del espacio urbano.

Ciudad sostenible

La red incidirá en la movilidad urbana fomentando su sostenibilidad, potenciará la regeneración y revitalización de la ciudad existente, reestructurando y vertebrando las diferentes escalas urbanas y contribuirá a la responsabilidad ambiental en relación a la calidad del aire, al cambio climático y a su especial contribución en la creación de una red ambiental.

Ciudad cohesionada social y territorialmente

La red reequilibrará el espacio urbano, mejorará las condiciones de movilidad peatonal y fomentará el uso del transporte público, aportará elementos para la integración de la perspectiva de género al fomentar la accesibilidad universal y facilitará la apropiación ciudadana del espacio público, y la percepción de seguridad subjetiva.

Ciudad con calidad de vida

La red potenciará la identidad del paisaje urbano y del patrimonio cultural al fomentar la identidad compartida y la local. Será elemento básico e innovador de la red ambiental de espacios libres con la posibilidad de constituirse en una categoría específica y singular y conformará un nuevo marco de convivencia social.

Descripción pormenorizada. Objetivos

Objetivos

Los objetivos pormenorizados de la red de nuevos bulevares son:

- Redefinir el modelo de movilidad del Centro Urbano y por extensión de la ciudad
- Mejorar la accesibilidad universal
- Mejorar la calidad ambiental
- Establecer un nuevo equilibrio de funciones
- Promover las actividades económicas y dotacionales
- Mejorar las condiciones residenciales
- Concertar, coordinar y jerarquizar

Problemas

El principal problema a resolver será que los ejes dónde se localizan los antiguos y posibles nuevos bulevares propuestos son hoy parte de la red viaria principal de la ciudad. Su recuperación y extensión tendrá que:

- Seleccionar aquellos más apropiados como bulvar
- Encontrar la mejor estrategia para asumir la reducción de la longitud de la red viaria principal y la reducción de la proporción de calzada en la sección.

Descripción pormenorizada. Criterios

Criterios de evaluación de alternativas

Incorporación de una red de espacios urbanos de la máxima calidad ambiental que sea la base de la futura red peatonal principal.

Integración en dicha red de los demás soportes de la movilidad sostenible como parte sustancial de la misma: vías ciclistas y carriles para el transporte público.

Creación de una red verde ambiental, que una los grandes parques de la ciudad, como expresión fundamental del cambio.

Reducción progresiva de la circulación del automóvil en el interior de la almendra central como consecuencia de los criterios anteriores.

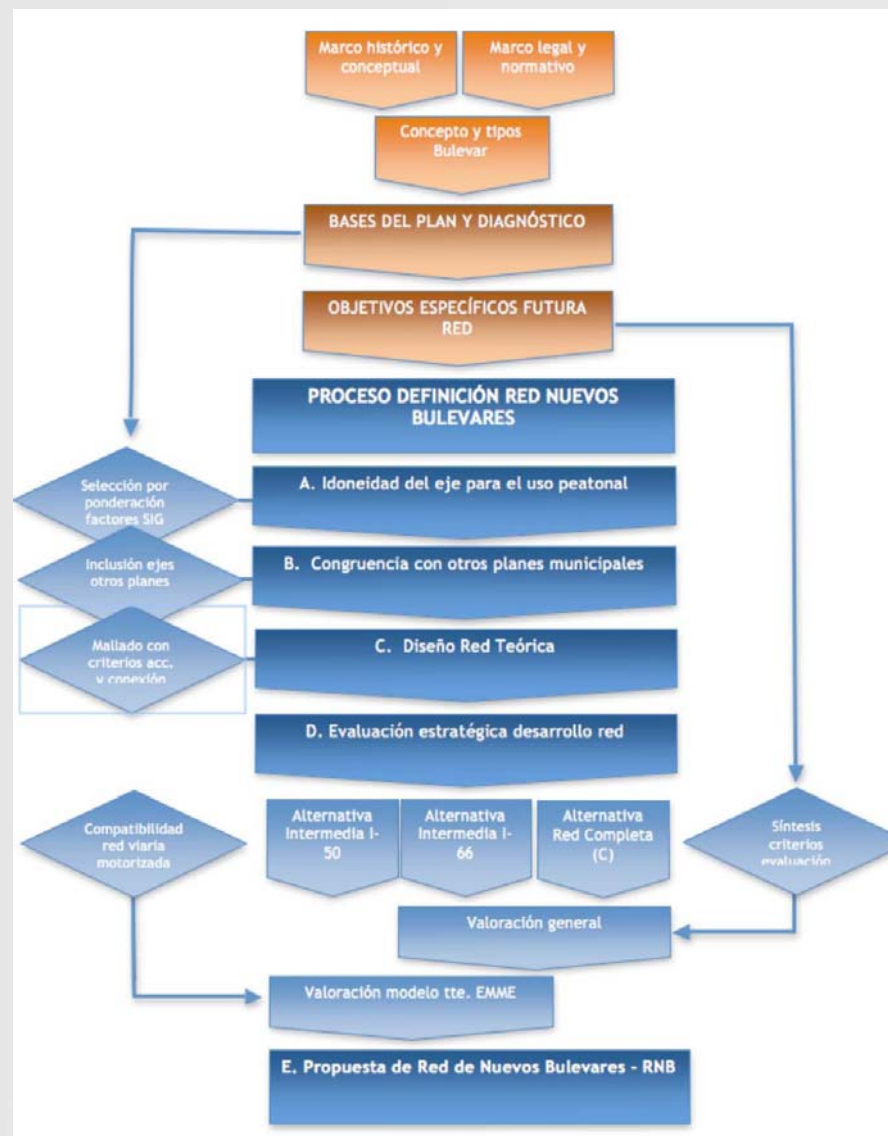
Reducción de los impactos ambientales del sistema de transporte.

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Condición Previa

Tras los objetivos y criterios de evaluación el Plan Director establecerá un procedimiento compuesto de **cinco fases** diferenciadas y consecutivas para la definición de la Red de nuevos bulevares.

A las cinco fases se antepone una condición previa espacial y geométrica, que las calles o ejes viarios susceptibles de formar parte de la red tengan una sección transversal de al menos 25 metros de anchura.



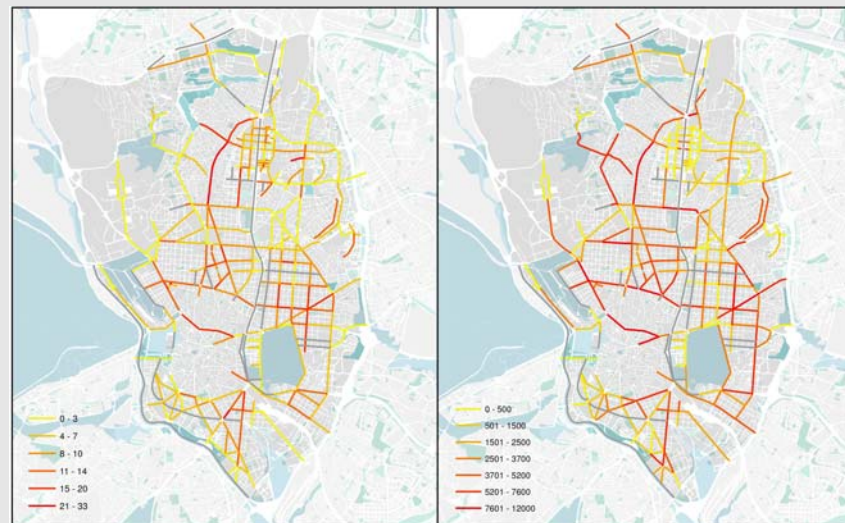
Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Fase A: Idoneidad del eje para el uso peatonal

En esta fase se evalúan ciertas características intrínsecas de las calles existentes como posibles bulevares, para obtener un valor ponderado que permite cualificar las calles con mejores condiciones.

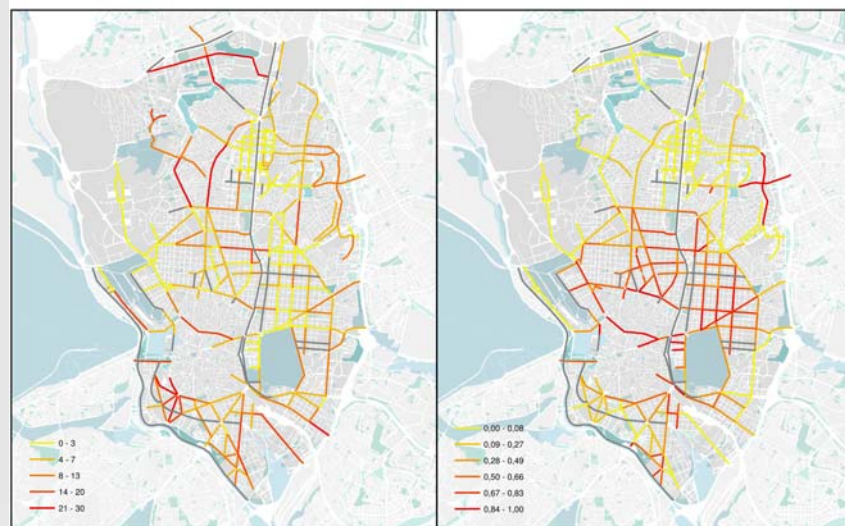
Entre estas características se consideran los requisitos de las calles como espacios orientados al peatón:

- Ser accesible desde la trama urbana del entorno
- Tener suficiente densidad residencial
- Mezcla de usos en planta baja
- Buena calidad ambiental



ACT. ECONÓMICAS EN PLANTA BAJA: locales/100 m

TOTAL DIARIO DE VIAJEROS TRANSPORTE PÚBLICO



ACCESO A RED DE EQUIPAMIENTOS BÁSICOS: nº/100m

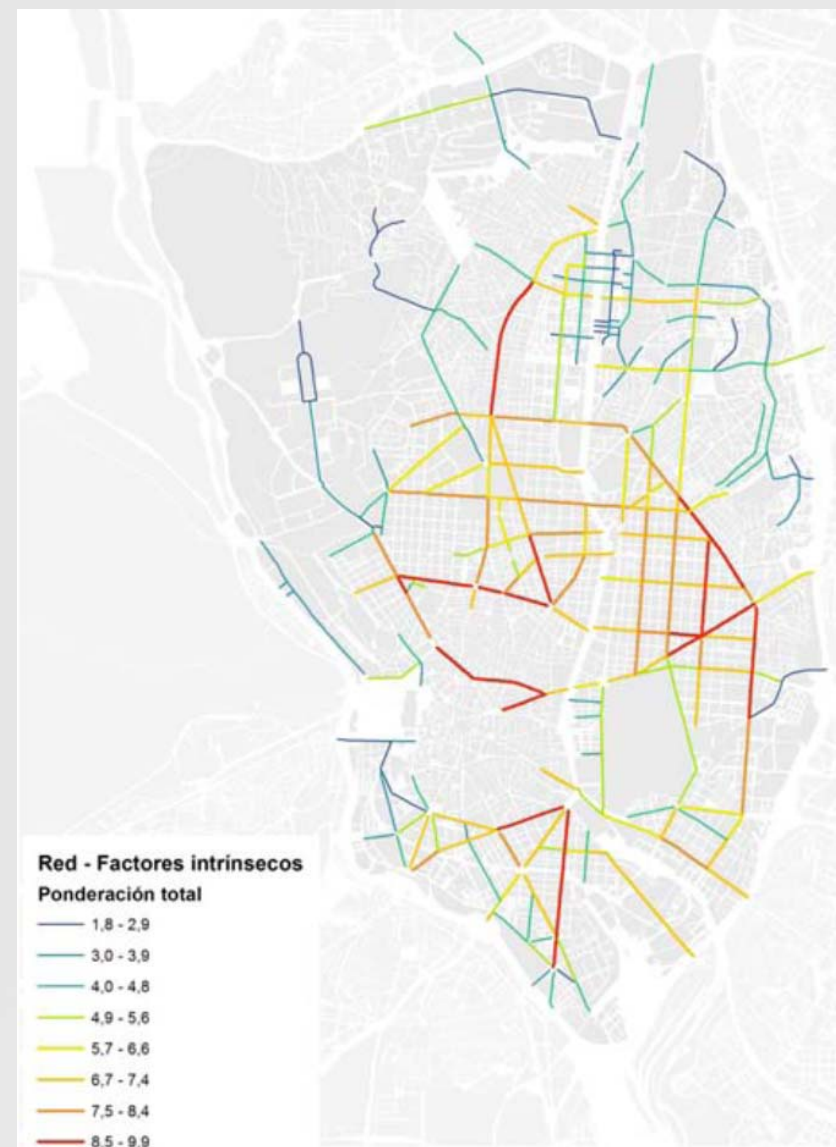
CALIDAD DE LA ESCENA URBANA: % frente de fachada protegida

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Fase A: Idoneidad del eje para el uso peatonal

Factores de análisis y evaluación multicriterio:

- Carácter histórico
- Nivel de centralidad local
- Grado de mezcla de usos
- Usos abiertos al público en planta baja
- Falta de accesibilidad a parques
- Calidad del paisaje urbano
- Vinculación al transporte público
- Zona de bajas emisiones
- Zona de conflicto acústico



Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

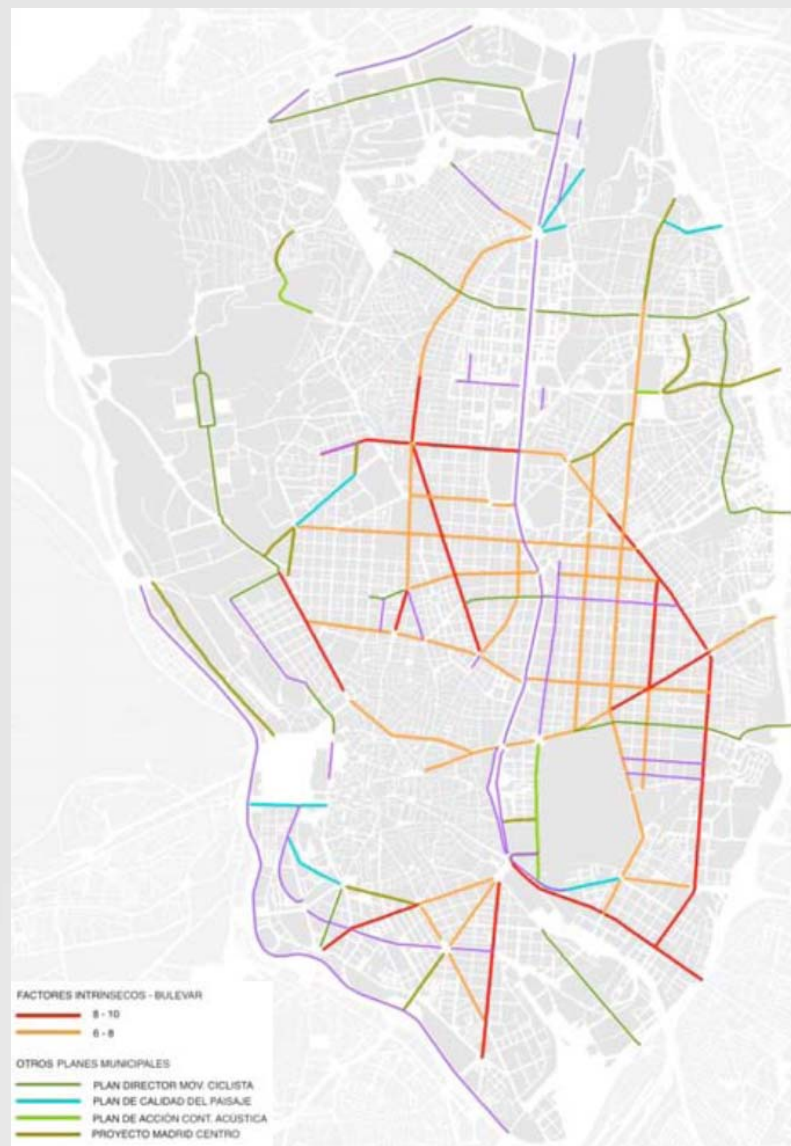
Fase B: Congruencia con otros planes municipales

Congruencia y coordinación con las propuestas de otros planes y proyectos municipales.

- Plan Director de Movilidad Ciclista, 2008.
- Plan de Calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid, 2008.
- Plan de Acción contra la Contaminación Acústica, 2010.
- Proyecto Madrid Centro, 2011.

De esta manera, aquellos ejes que no tengan suficientes cualidades intrínsecas podrían pasar a formar parte del futuro sistema si estuvieran incluidos entre los ejes que definen el **Plan de Paisaje** o el **Proyecto Madrid Centro** o tuvieran una vía ciclista principal del **Plan Director de Movilidad Ciclista**.

En estos casos, los nuevos bulevares adoptarían la especialización y carácter que les otorgue el plan en cuestión.



Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

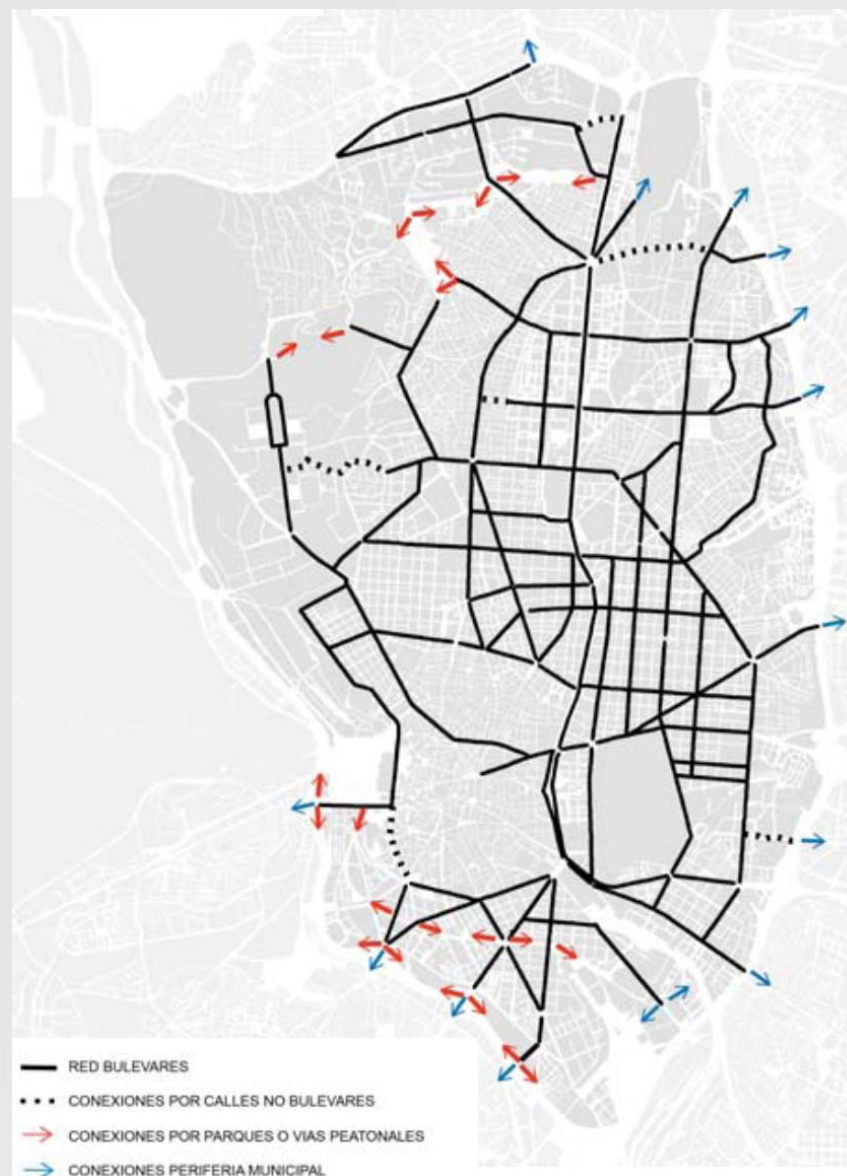
Fase C: Diseño de la red teórica de nuevos bulevares

Tomando el conjunto de calles de la red anterior y con criterios de formar una red **coherente**, **continua** y **funcional**, que de acceso a los principales generadores peatonales, las calles de dominancia peatonal ya existentes y los barrios, a través de las calles de mayor continuidad y centralidad local, se ha concluido la Propuesta inicial de Red Teórica de Nuevos Bulevares.

Además de los ejes seleccionados y de las conexiones sin carácter de bulvar, que es necesario incluir para el deseable cierre de la red, se incorporan aquellos que ya cuentan con una sección de bulvar, entre ellos: el paseo de la Castellana y las calles de Reina Victoria, Juan Bravo, Ibiza, Alcalde Sainz de Baranda, Avda. de Asturias, etc.

En el encuentro de la Red con los límites de la almendra central y en particular con la Calle-30, se indican las posibilidades de conexión con el exterior.

La red inicial así definida incluiría un amplio número de ejes viarios de la ciudad. El Plan Director en este punto se cuestionará la posibilidad real de una red de esta extensión, evaluando su impacto en el tráfico motorizado en la siguiente fase.



Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Fase D: Evaluación estratégica y movilidad motorizada

El impacto de la red en la accesibilidad y la movilidad en automóvil planteará el problema de su alcance: el del número de ejes que es razonable transformar y hasta que punto sería pertinente hacerlo.

En este sentido el Plan valorará:

- La extensión de la red
- El reparto de la sección transversal

La primera cuestión, sitúa la cuestión del reequilibrio en su punto crítico. Se da la coincidencia de que la gran mayoría de los ejes de la Red Teórica de bulevares son viales de la Red Viaria Principal, que define el Plan General o de las Redes Urbana y Distrital que define el Área de Movilidad.

La segunda cuestión analiza las secciones de los bulevares históricos de Madrid y comprueba que un elemento invariante ha sido que el porcentaje de la sección transversal asignado a los peatones rara vez superaba el 50%.

Pero cuando se hace el análisis de los bulevares actuales en diversas ciudades queda patente que su calidad ambiental mejora muchísimo cuando se alcanzan proporciones de entre el 60 y el 75% para los peatones. Ello se debe a que con la presencia de intensidades de tráfico elevadas, la calidad ambiental de un bulevar es muy baja.

Calles de Serrano y Fuencarral, ambas de 30 metros, como ejemplos del reparto del 50% y 66% de la sección peatonal



Ejemplos de secciones transversales de una calle de 40 metros con el 50 y el 73% de sección peatonal

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Fase E: Propuesta de red de nuevos bulevares

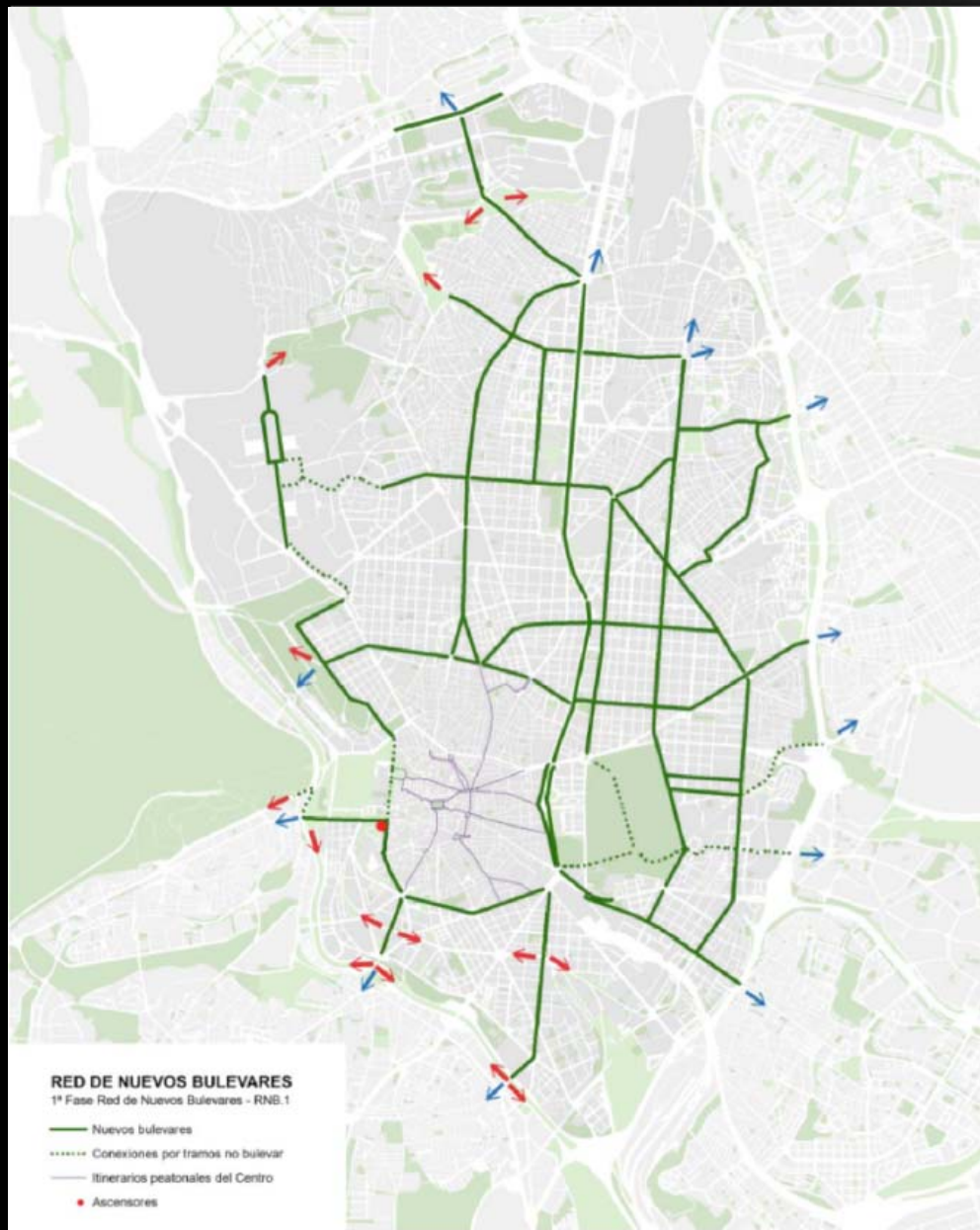
El Plan Director podrá proponer diferentes fases posibles para la red. Por ejemplo:

La primera fase correspondería a una alternativa intermedia definida por una proporción de superficie peatonal del 66% de la superficie y es la que se ha incorporado parcialmente a la red de paseos y bulevares de la Red ambiental de la Estructura básica del territorio del Preavance.

La segunda fase trataría de aumentar la cobertura de la red añadiendo ejes que supongan alcanzar más población y actividad económicas y a la que se incorporaría el resto de bulevares históricos.

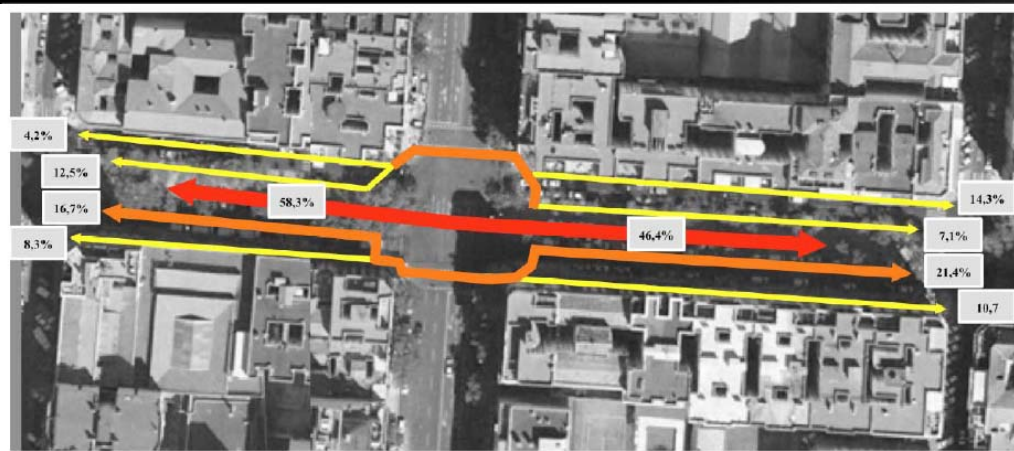
La tercera fase o Red Completa correspondería a la Red Teórica que finalmente se delimite y que sería la imagen final del Plan.

Fase E: Propuesta de red de nuevos bulevares

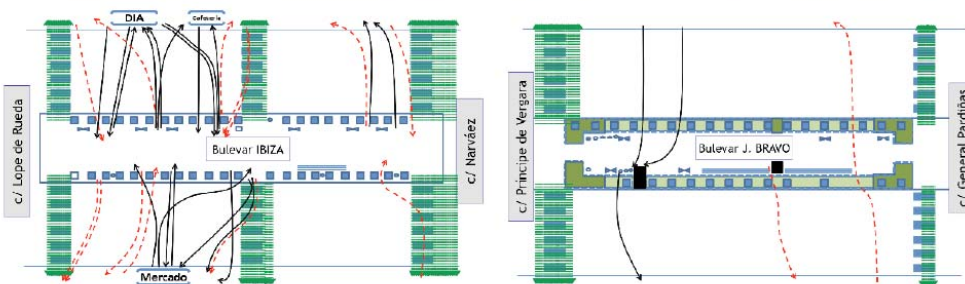


Propuesta Segunda y Tercera
Fases, RNB.2 y RNB.3

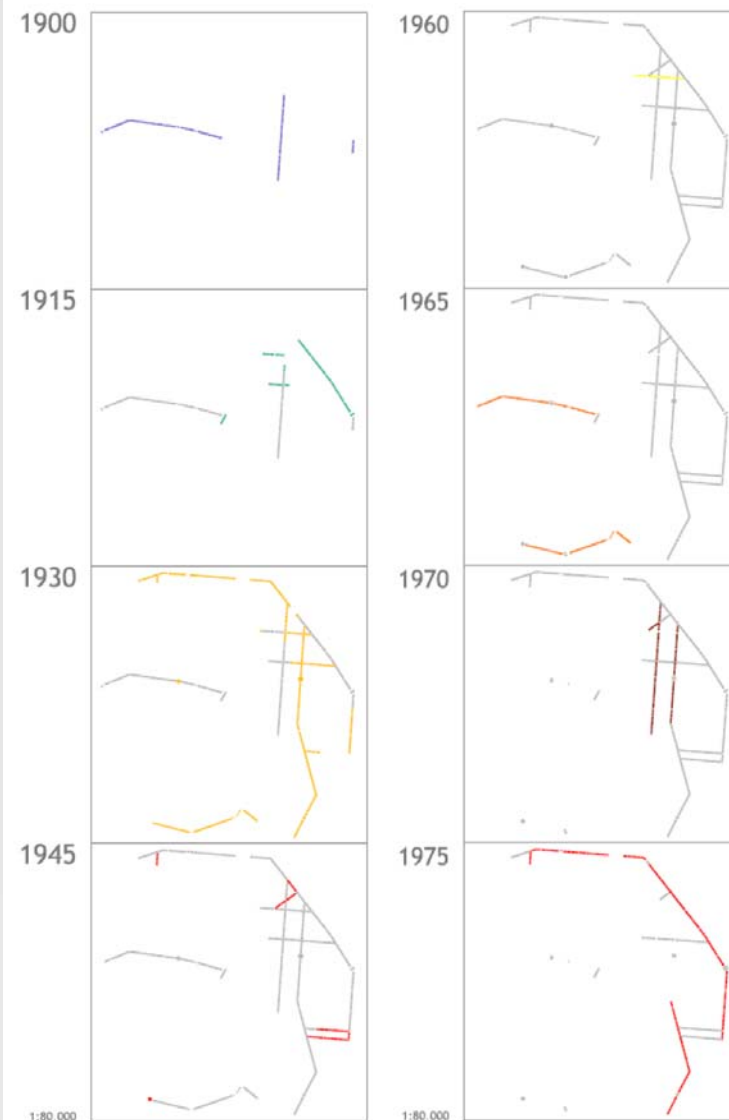




Fase E: Propuesta de red de nuevos bulevares



Cruces fuera de los extremos del tramo, calles Ibiza y Juan Bravo



Secuencias de construcción y destrucción de los bulevares históricos de Madrid

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Fase E: Propuesta de red de nuevos bulevares

Los criterios para seleccionar los ejes de la primera fase incluidos en el Preavance han sido los siguientes:

Asegurar que el conjunto de bulevares de la primera fase compongan una red que estructure la mayor parte de la almendra central, aunque su densidad sea todavía reducida y así construir una nueva estructura de espacios públicos de calidad para la ciudad de Madrid con categoría de malla estructurante.

Incluir en esta primera fase el mayor número posible de bulevares históricos, es decir, seleccionar aquellas calles que en su día tuvieron ya una sección de bulevar con un sentido contemporáneo de recuperar, con diseños y usos actuales, las múltiples funciones de los ejes urbanos.

Incluir el mayor número posible de ejes que conecten con los ejes comerciales tradicionales de la periferia municipal, casi siempre radiales (General Ricardos, paseo de Paseo de Extremadura, etc.), con las calles peatonales actuales o futuras del casco (Fuencarral, etc.) o con ejes de dominancia peatonal ya existentes (Pasillo Verde, etc). Tan sólo la salida hacia el norte, quedaría pendiente de la ejecución del proyecto de extensión de la Castellana.

Otorgar mayor protagonismo a algunos grandes equipamientos de la ciudad hoy con una relación y conexión desarticulada con su entorno urbano (Teatros del Canal, Matadero, etc.).

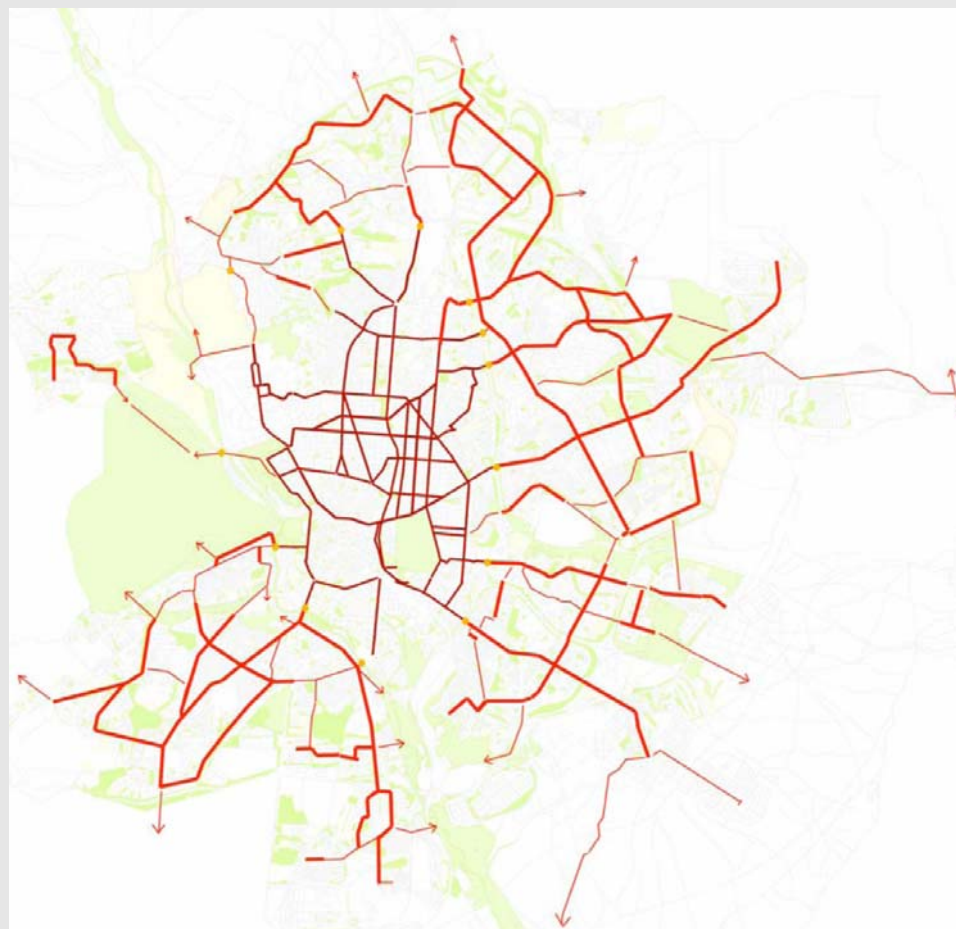
Dar acceso y conectividad a los principales espacios verdes de la ciudad: Casa de Campo, Parque del Oeste, etc. El cierre por la cornisa oeste, Gran Vía de San Francisco el Grande, Bailén, Plaza de España y Paseo de Rosales permite además dar acceso a la Ciudad Universitaria, otro de los grandes parques urbanizados de la ciudad.

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Extensión de la red a la periferia municipal

El Plan Director se ceñía inicialmente a la almendra central de Madrid. Sin embargo, se presenta en el Preavance un esquema previo de la posible extensión de la red a la periferia del municipio.

Como en la propuesta inicial para la zona interior, esta red principal exterior selecciona de entre los ejes viarios de entidad suficiente -mayores de 25 metros de anchura- aquellos que atraviesan áreas con mayor vitalidad urbana -ejes de estancia, equipamientos y comercio- para integrarlos en una trama coherente con los grandes lugares de uso público al aire libre, de carácter más o menos natural, junto con los caminos históricos y los bulevares existentes (también hay algunos en esta zona y varios de ellos de creación reciente).



Descripción pormenorizada. Beneficios potenciales de la recuperación

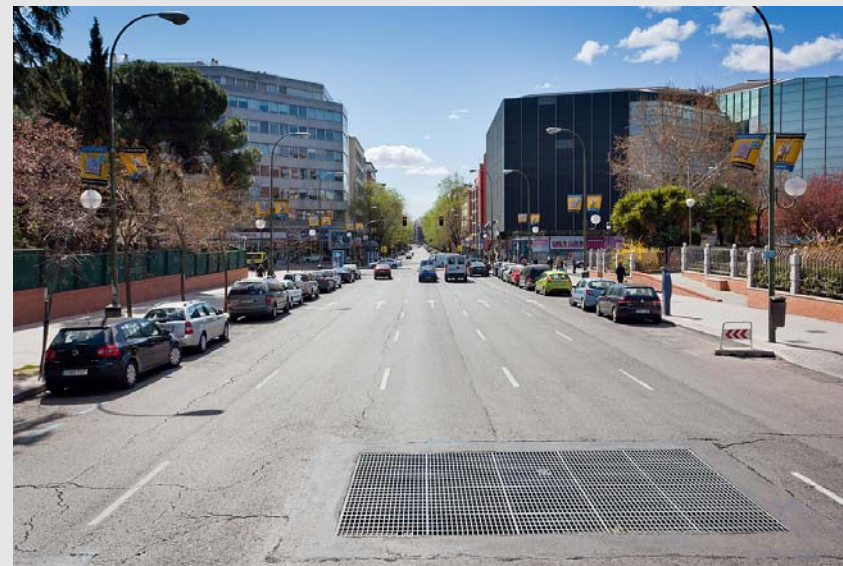
Red Socialmente integradora, de carácter dotacional y de gran cobertura a la población y a las actividades económicas.

Red Estructurante del sistema de transporte, de carácter vertebrador y de conexión con el casco y la periferia municipal.

Red Ambiental y verde, de carácter ecológico y de interconexión de los parques. La red estará diseñada para confluir hacia los grandes parques de Madrid y también para potenciar los itinerarios hacia los grandes parques y espacios naturales de la periferia.

Red Cultural, con impacto económico y turístico positivo, y de acceso a grandes equipamientos culturales. La recuperación de bulevares y su red contribuiría al refuerzo de Madrid como destino turístico y ciudad cultural.

Red de actividad económica local, incluso para otras más globales, apoyadas por los elementos de imagen verde y tecnológica de los nuevos bulevares propuestos.



Descripción pormenorizada. Modelo de intervención

MODELO DE INTERVENCIÓN

El Plan Director incorporará un modelo de intervención múltiple e integrador que se articulará con los objetivos y criterios previstos para la revisión del Plan General y que contemplará la relación de la red propuesta con, al menos, los siguientes aspectos:

- Las redes de movilidad
- Las secciones de los elementos de la red
- Los elementos de imagen

REDES DE MOVILIDAD

Respecto a las **redes de movilidad** la nueva red supondrá una alteración rotunda de las características actuales influyendo sobre el tráfico motorizado, el aparcamiento, el transporte público y las bicicletas.

Las prioridades de estos ejes tendrían el siguiente orden: peatón, transporte público, bicicleta, tráfico motorizado.

Respecto al **tráfico motorizado** se valorarán sus nuevas características si se implementara la red de bulevares.

Respecto a los **aparcamientos subterráneos** se valora positivamente una posible red de aparcamientos de acceso a la red de transporte público próximos a la Calle-30, así como la localización equilibrada de aparcamiento para residentes. Pero se cuestionan los aparcamientos de rotación por su capacidad de atracción de tráfico privado.

		Asignación inicial Sección-tipo	
		SOLUCIÓN GENERAL (I-66) 60-75% sección peatonal o sup. verde Plataforma peatonal 9-21 m	SOLUCIÓN RESTRINGIDA (I-50) 45-59 % sección peatonal o superficie verde Plataforma bulevar 9-15 m
A	A40	60% 	56%
	A30	63% 	47%*
B	B40	73% 	50%
	B30***	63% 	50%*
C	C40	63% 	58%
	C30	63% 	53%
D	D40	73% 	50%
	D30	63% 	54%

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

LAS SECCIONES DE LOS ELEMENTOS DE LA RED

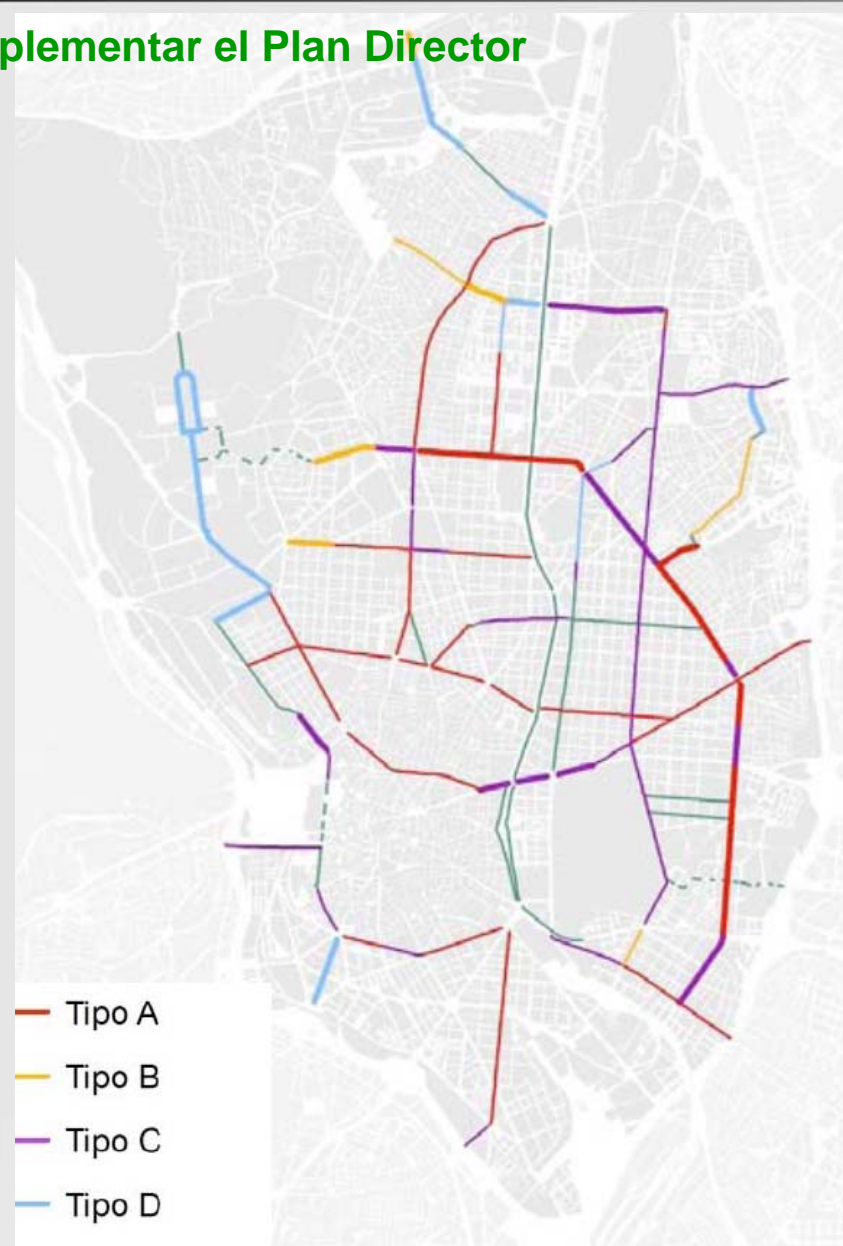
La tipología de la sección transversal -andén central, acera ancha asimétrica o acera ancha simétrica, calle bulvar- o la proporción de la misma que se dedica al tráfico y estancia peatonal (carácter de lugar) o al tráfico motorizado (carácter de vínculo), serán los aspectos más determinantes del modelo de intervención que pueda establecerse.

Respecto a la tipología de sección de cada bulvar (ampliación de aceras vs. andén central) se analizará que requiere cada demanda (demandas peatonales de diversos tipos como compras, paseo, estancia, ejercicio, comercio, equipamientos, etc.) o la existencia de estaciones o intercambiadores de transporte público.

En cuanto a la proporción de la sección, será en el proceso de implantación cuando se valoren todos los factores para establecer las secciones más adecuadas para cada eje y tramo.

El procedimiento para la elección de las secciones tipo constará de dos pasos básicos:

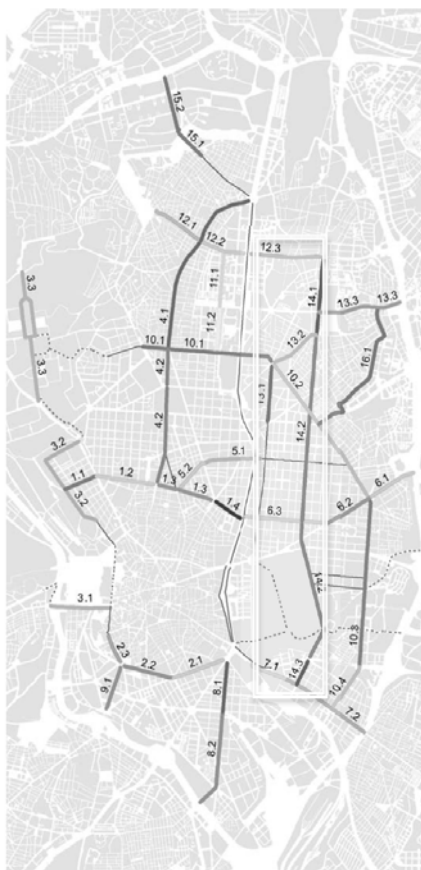
- A.- Delimitación de tramos homogéneos y asignación inicial de la sección tipo según el carácter de cada uno: de lugar, con potencialidad de uso peatonal; y de vínculo, con relación a la intensidad del tráfico soportado.
- B.- Estudio particularizado de la sección de los tramos a través de fichas de tratamiento de los ejes



Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Eje 14 Fichas de tratamiento de ejes
Calles PRINCIPE de VERGARA y MENENDEZ PELAYO

Información uso actual y justificación de la tramificación



Eje de gran importancia para la red, pues recupera dos bulevares históricos y posee una gran continuidad N-S. Se divide en tres grandes tramos:

Tramo 1. El primero va desde la plaza del Perú hasta la de Cataluña, con un ancho de sección predominante de 40 metros en los que se concentran un tráfico motorizado intenso (IMD > 30.000 llegando a casi 50.000 en algún punto) y un uso peatonal también intenso en el entorno de las dos plazas principales.

Tramo 2. El siguiente tramo incluye el resto de Príncipe de Vergara hasta la calle de Alcalá y gran parte de su continuación, Menéndez Pelayo, hasta la avda. del Mediterráneo; se distingue del anterior por lo variado de la escena urbana (exterior ensanche, ensanche y parque del Retiro); su desigual uso peatonal: escaso en algunos subtramos -p.ej. al norte de Francisco Silvela- e intenso en otros - entorno Goya-. Presenta a su vez dos anchuras distintas al norte Francisco Silvela, 40 metros, y en el interior del ensanche de Castro, con los 30 metros usuales.

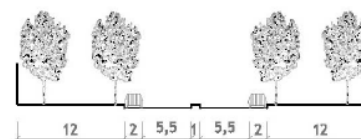
Tramo 3. El tramo final de la calle Menéndez Pelayo llegando a la avenida Ciudad de Barcelona muestra, al contrario que el anterior, una baja IMD (<20.000) y un notable presencia de comercio en planta baja que da vitalidad a esta parte de calle.

Tramos	Demanda peatonal*	Demanda tráfico motorizado**
1	+++	+++
2	++	+++
3	+++	++

Propuesta de tratamiento

PROPUESTA ORIENTATIVA DE SECCIÓN TIPO

Tramo1: Príncipe de Vergara (plaza del Perú - plaza de Cataluña)

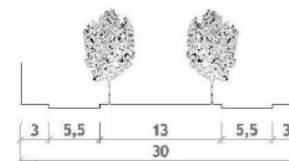


Sección A40 i-50%

Se propone ampliar las aceras, en general de manera simétrica, para reforzar el uso comercial ya existente incluyendo los accesos a la red de metro. Al mismo tiempo, la plantación de nuevos árboles mejora las posibilidades de bienestar al aire libre en el itinerario entre el parque de Bertín y el polideportivo de Chamartín.

Dos carriles por sentido con banda de aparcamiento, uno de ellos con capacidad para transporte público.

Tramo2: Príncipe de Vergara (plaza de Cataluña - calle Alcalá) y Menéndez Pelayo (calle Alcalá - avd del Mediterráneo)



Sección C40 y C30 i-66%

Se propone recuperar el andén central histórico. Gran potencialidad para llegar a ser un ámbito peatonal único y singular, la primera "Gran Calle Tranquila" de Madrid. Para ello sería necesario primar la permeabilidad transversal y limitar la velocidad del tráfico con templado del tráfico, cámaras, etc.

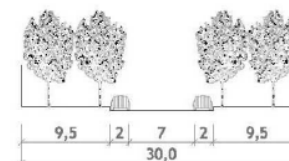
La recuperación del andén central exige trasladar las alineaciones existentes. El arbolado singular existente en la mediana se integrará en el nuevo bulvar.

Como excepción se recomienda el ensanchamiento de acera en los puntos (colegios) en los que la presencia de actividad a pie de calle lo aconseje.

En principio, se propone mantener esta sección, que es la histórica, en el subtramo del Retiro, a pesar de la evidente asimetría del mismo. También cabría convocar un concurso internacional para renovar este frente del Retiro, en el que se podría reconsiderar dicha sección.

Dos carriles por sentido, con circulación mixta de coches, transporte público e incluso bicicletas.

Tramo3: Menéndez Pelayo (avda. del Mediterraneo - avda. Ciudad de Barcelona)



Sección B30 i-66%

Se propone ampliar las aceras, reforzando de nuevo el uso local, especialmente el comercio.

Un solo carril por sentido, con capacidad para transporte público, y manteniendo la posibilidad de estacionar en el eje.

Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Elementos de imagen

Se incorporará como parte sustancial del modelo de intervención propuesto la necesidad de que la red se dote de una imagen propia que la diferencie y signifique del resto de calles, así pueden considerarse como elementos sustanciales de la posible red, entre otros, los siguientes elementos:

Un arbolado bello, potente y con capacidad de conformar bóvedas naturales. El arbolado fue seña de identidad de los bulevares y debe volver a serlo en el marco de la recuperación ambiental de la ciudad. Se deberán utilizar especies adaptadas al clima y condiciones de la ciudad.

Una banda ajardinada continua y que sea significativa, tanto desde el punto de vista perceptivo como ambiental, denominada "banda verde". Además del arbolado, el elemento con mayor capacidad para encarnar el cambio propuesto será una banda de carácter naturalizado denominada "banda verde" con la que se trata de obtener un espacio libre de anchura significativa y continuo, imprescindible para lograr el cambio en la imagen de las calles y efecto apreciable sobre la permeabilidad del suelo y el confort climático.



Descripción pormenorizada. Fases para implementar el Plan Director

Elementos de imagen

Algunos espacios y elementos singulares
Son espacios singulares que por su origen, por su localización o por sus características formales o tipológicas caracterizan la red propuesta.

Un sistema de monumentos o piezas de “arte público”

Acondicionamientos para la relación social y para las redes sociales

Una gestión y mantenimientos específicos, apoyados en fuentes de financiación propia (publicidad, explotación edificaciones auxiliares, etc.)

Otros elementos complementarios pero imprescindibles para configura la imagen de la nueva red serán:

Los equipamientos propios

Una señalización direccional que identifique la red

Una regulación del tráfico que modere la velocidad y que, en los bulevares con andén separado, permita la permeabilidad transversal.



Conclusiones. La red de nuevos bulevares

La idea de bulvar mantiene hoy su enorme potencialidad como eje urbano capaz de transformar la ciudad reintroduciendo la naturaleza en ella, promoviendo la vida social en el espacio público y la búsqueda de formas de movilidad más sostenibles.

El bulvar incluye funciones viarias, asociadas a la movilidad, sea ésta motorizada o no motorizada, pública o privada, y funciones de ocio y recreativas, asociadas a los espacios libres y zonas verdes, lo que le hace aunar en un único ámbito espacial dos de las categorías de uso, dos de las redes públicas más arraigadas en la tradición urbanística española: la red viaria y la de los espacios libres.

Participa de varias escalas espaciales, actuando como elemento estructurante general de distrito o, incluso, de ciudad, en la medida de su alcance geográfico, pero focalizando, al mismo tiempo una vida local, de barrio, que se apoya en sus plataformas peatonales.

El concepto de bulvar tal como se pretende trasladar a la revisión del Plan General es inclasificable en un nivel o ámbito espacial único, en la medida en que, cada uno de ellos debe cumplir funciones estructurales generales y funciones locales, como espacio de relación social y de apoyo a la actividad económica de barrio.



Conclusiones. La red de nuevos bulevares

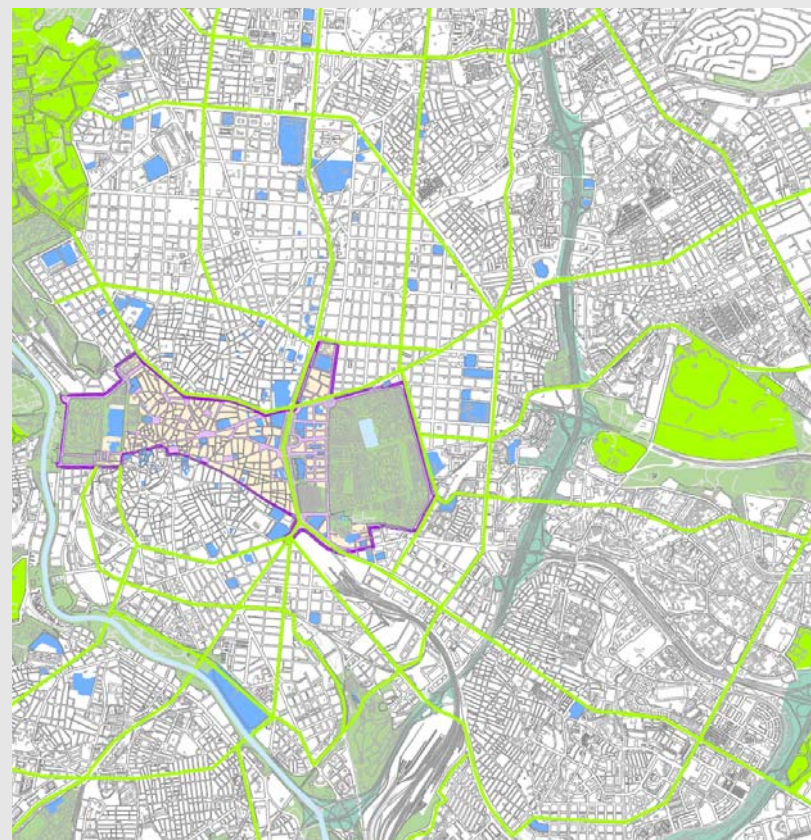
En definitiva, el concepto del nuevo bulvar aboga por:

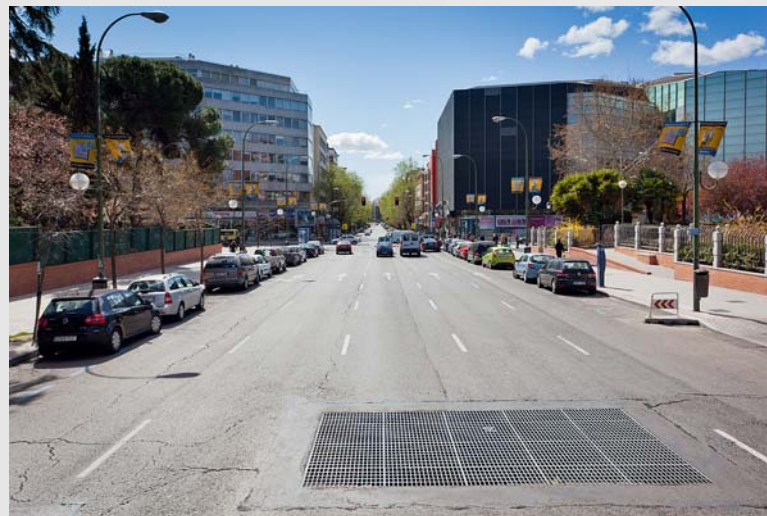
Promover una movilidad más equilibrada y sostenible y, por ello, orientada a potenciar los medios de desplazamiento no motorizados, a pie y en bicicleta, o el transporte público, y a reducir la impronta de la circulación del automóvil, hasta ahora el medio dominante en superficie.

Recuperar la calidad ambiental y paisajística de las grandes calles de Madrid, y de la vida social en el espacio público, potenciando los espacios peatonales de tránsito y estancia.

Incorporar en la revisión del Plan General un tipo especial de vía, o espacio libre, capaz de integrar el carácter de "lugar" (de potencial uso peatonal) con el de "vínculo" (de espacio asociado a la movilidad), con funciones específicas y un cuidado equilibrio de su sección transversal, que probablemente requerirá una personalidad urbanística y jurídica propia.

Por todas estas razones se recoge su fase primera como parte de la red de Paseos y bulevares de la estructura básica ambiental y de equipamiento social incorporada a este **Preavance** de la revisión del Plan General.





PLAN DIRECTOR para la RECUPERACIÓN de los BULEVARES

Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda
Dirección General de la Revisión del Plan General
Subdirección General de Ordenación y Patrimonio Protegido



Documento
[5] FASE III: DOCUMENTO DEFINITIVO DEL PLAN DIRECTOR
PROPUESTA de RED de NUEVOS BULEVARES

III. Propuesta
IV. Planos y Fichas

Versión y fecha

V_02_ 6 de marzo de 2012

Autor(es)

Equipo Instituto Juan de Herrera, E.T.S. de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid

Equipo de trabajo

DIRECCIÓN

Francisco José Lamíquiz Daudén, Doctor Arquitecto y Urbanista

COORDINACIÓN

Julio Pozueta Echavarrí, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Eduardo Espinosa, Arquitecto-Urbanista

PLANEAMIENTO DIRECTOR, URBANÍSTICO, ESTRATEGICO Y SECTORIAL

Julio Pozueta Echavarrí, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

SISTEMAS DE MOVILIDAD

Ramón Constantino González (DIADRO), Ingeniero de Caminos, Canales y Puerto

PAISAJE, ESCENA URBANA, URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN

Luis Moya, Doctor Arquitecto, Urbanista

Graziella Trovato, Doctor Arquitecto

Anàis García Pérez, Arquitecto

POBLACIÓN, AA.EE. y SISTEMAS DE EQUIPAMIENTO

Carlos Lles Lazo, Sociólogo

Nuño Orgaz, Sociólogo

Laura Frutos Campelo, Arquitecto-Urbanista

ANÁLISIS HISTORIOGRÁFICO

Javier Ortega Vidal, Doctor Arquitecto

Miguel González Solís, Arquitecto

Leyre Mauleón Pérez, Estudiante de Arquitectura

SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

Francisco José Lamíquiz Daudén, Doctor Arquitecto y Urbanista

José Carpio Pinedo, Estudiante de Arquitectura

PROYECTOS DE REURBANIZACIÓN ESPACIOS SINGULARES, VISTAS 3D Y ANIMACIÓN

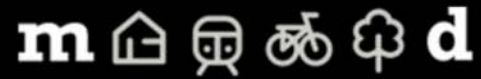
Eduardo Espinosa, Arquitecto-Urbanista

Marta Vilches, Arquitecto

Federico del Blanco, Arquitecto



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA
Dirección General de Revisión del Plan General



Revisión del
Plan General

Preavance



www.madrid.es/revisionplangeneral