ABC (EDICION NACIONAL)
MADRID
27/03/14
Prensa: Diaria
Tirada: 234.673 Ejemplares
Difusión: 171.010 Ejemplares
Cod: 80247487
Página: 72
Sección: MADRID Valor: 19.073,00 € Área (cm2): 683,7 Ocupación: 84,58 % Documento: 1/1 Autor: SARA MEDIALDEA MADRID Núm. Lectores: 545000





AYUNTAMIENTO

Aprobado el plan que despeja de tráfico el área de Canalejas

▸ Las aceras se ampliarán y habrá un espacio subterráneo para los autobuses

SARA MEDIALDEA
MADRID

Aceras más amplias y más despejadas, reordenación del tráfico y un espacio subterráneo para los autobuses de la EMT que ahora paran en Sevilla. Estos son, a grandes rasgos, los objetivos del Plan Especial para Canalejas que ayer ha aprobado el Gobierno regional, y que incluye además mejoras en el aparcamiento público existente –aunque no más plazas– y la construcción de un nuevo estacionamiento subterráneo, que será privado, para dar servicio al complejo hotelero y comercial de Canalejas.

En el conjunto de edificios de la plaza de Canalejas, la calle Sevilla, números 22 a 34 de la carrera de San Jerónimo y los números 6 a 22 de la calle de Alcalá existe un proyecto para construir un hotel de la cadena Four Seasons, con viviendas asociadas al hotel, y con una zona comercial. Para facilitar los accesos y mejorar el tráfico en la zona, el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha este plan, que intenta mejorar los desplazamientos peatonales, la carga y descarga de pasajeros y mercancías, y regular el transporte público de superficie.

Por un lado, se propone construir un espacio subterráneo bajo la calle Sevilla, para las líneas de autobuses que tienen parada o salida en esta zona. Por otro, se mejorará el aparcamiento público de Alcalá, el más antiguo de la ciudad. Y además, se ordenarán los accesos al aparcamiento del futuro centro Canalejas. La actuación en la zona permitirá mejorar la accesibilidad a la estación de Metro de Sevilla, de la línea 2.

Carga y descarga

De paso, se pretenden evitar dos problemas: la concentración de autobuses en la calle Sevilla, y la reducción de los niveles de contaminación acústica y atmosférica en la zona. Eso sí, los usuarios deberán esperar a su autobús bajo tierra. También en este área bajo rasante se realizará la carga y descarga de mercancías.

Nuevo parking bajo el complejo

El actual aparcamiento público bajo la calle de Alcalá, el más antiguo de Madrid, resultará afectado ligeramente por el túnel doble de comunicación con la zona de aparcamiento bajo la calle Sevilla y el acceso helicoidal. Su capacidad futura será de 323 plazas, respetándose las 74 para residentes que existen ahora.

Pero además, bajo la calle Sevilla y la plaza de Canalejas, está previsto construir otro aparcamiento de rotación –en este caso, privado–, con capacidad para 116 vehículos. En total, ahora hay 908 plazas disponibles (74 de residentes, 649 de rotación y 185 privadas), y en el futuro serán 889 plazas en total, repartidas en 74 de residentes, 365 de rotación y 450 privadas.

Entre las actuaciones concretas que se van a llevar a cabo están la ampliación de aceras de la calle Sevilla –1.309 metros cuadrados más–, la reordenación de los sentidos del tráfico en Arlabán y Cedaceros para permitir el acceso al aparcamiento, y la modificación y reubicación del jardín y la estatua situadas en el cruce de Alcalá con Sevilla, elementos protegidos que a pesar de e las modificaciones, se mantendrán en la zona.

Rampa doble

La entrada y salida de autobuses se realizará mediante una rampa doble, cuya embocadura se sitúa en la calle de Alcalá, entre la esquina con Sevilla y la esquina con Cedaceros. Será necesario desplazar el muro medianero con los sótanos del edificio hacia el interior de éste, ocupando una franja de superficie de la planta -1 del sótano del edificio. Esta ocupación, indican en Urbanismo, se limitará exclusivamente al área de las dársenas de autobuses, volviendo a su posición, alineada con la fachada, en las siguientes plantas de aparcamiento.

Este espacio subterráneo destinado a los autobuses estará estructurado en tres partes: un pasillo doble de circulación, continuación de la rampa de acceso, hasta las dársenas; una isla central donde se instalarán las dársenas; y una rotonda final para el giro de los vehículos. En total, habrá diez puntos de parada.