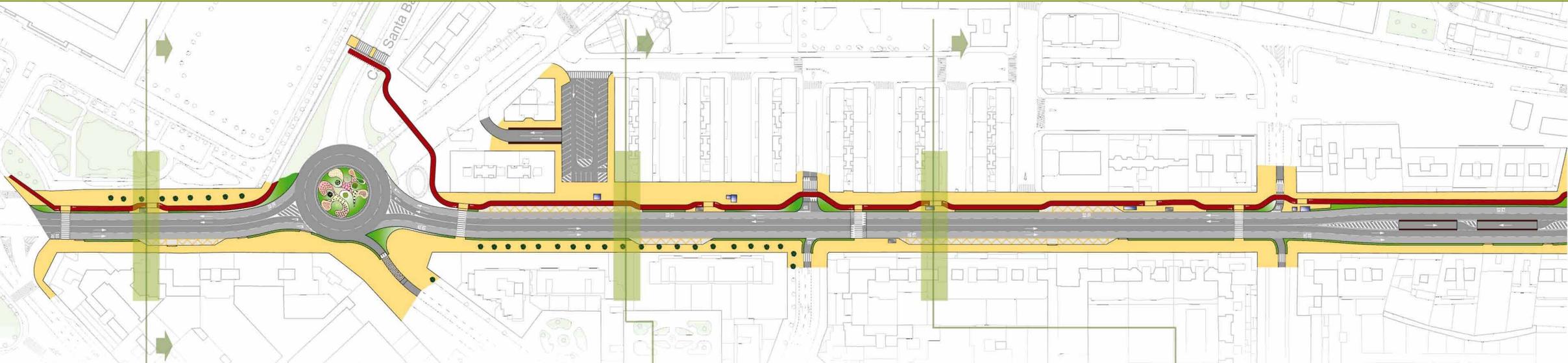


Edificio Telefonica



una apuesta por la funcionalidad

* priorizando los medios de transporte más sostenibles, tanto en el uso del espacio público como en los puntos de intersección de itinerarios, según la siguiente jerarquía:

1. peatón
2. ciclista
3. transporte público
4. transporte privado

* proponiendo la creación de recorridos diferenciados para los distintos usos:

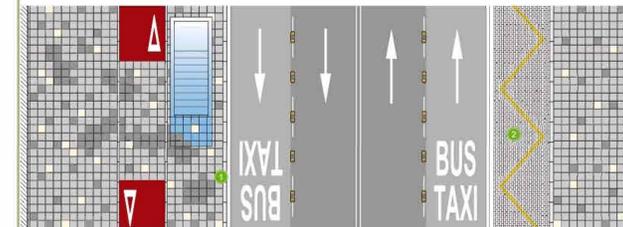
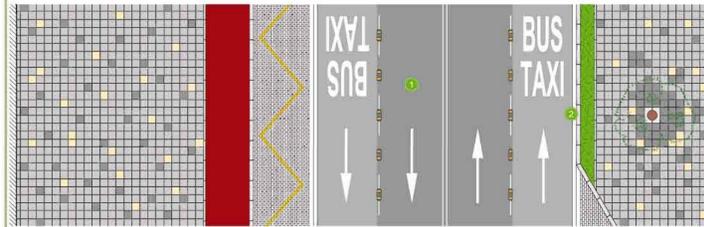
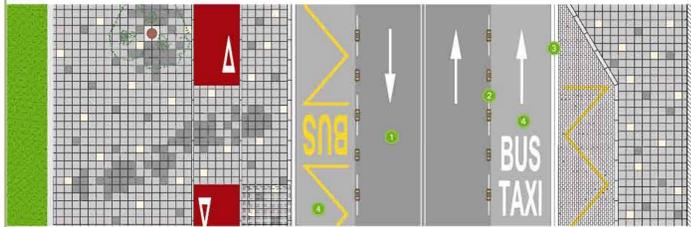
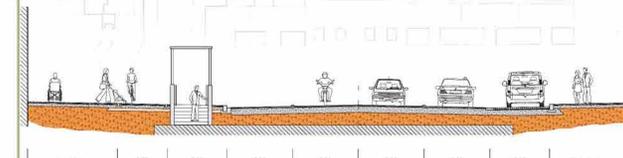
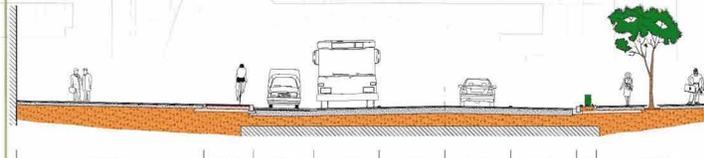
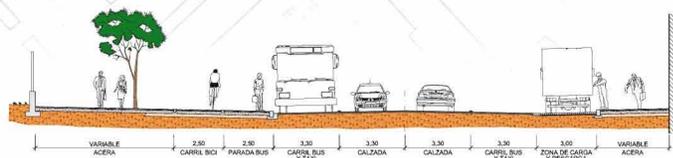
* reduciendo el número de semáforos e imposibilitando los giros a izquierdas en la mayoría de los puntos.

* proyectando carriles bici que conectan con los ya existentes, posibilitando nuevos recorridos.

* mejorando el funcionamiento del transporte público al dedicarle carriles de uso exclusivo, y adoptando medidas para evitar la intrusión de vehículos privados, como son:

1. la disposición de elementos físicos de segregación entre los carriles de circulación.
2. la reordenación de los aparcamientos existentes y su disposición bajo rasante, de forma que sólo accedan al carril bus los vehículos de carga y descarga y los privados con origen / destino entradas particulares y vados, de esta forma se evitará la invasión continua del carril destinado al transporte público, por parte de los vehículos privados que tratan de aparcar en superficie.

* implantando sendas glorietas al inicio y final del tramo, que permitan los cambios de sentido y los giros a izquierdas.



1. pavimento de calzada de 6 cm de aglomerado asfáltico, sobre calzada existente.
2. bandas remontables de goma en separación del carril de transporte público.
3. ríngola vierteaguas en delimitación de las zonas de carga y descarga, ejecutada "in situ" con hormigón en masa tipo hm-20, de 30 cm de ancho y 10 de espesor.
4. carril de transporte público diferenciado mediante la adición de colorantes al aglomerado asfáltico.

1. firme de calzada compuesto por :
 - capa de 5 cm de zahorra artificial.
 - capa de 30 cm de hormigón en masa tipo hm-20.
 - capa de rodadura de aglomerado asfáltico de 6 cm de espesor.
2. ríngola en borde de calzada, ejecutada "in situ" con hormigón en masa tipo hm-20, de 30 cm de ancho y 10 de espesor.

1. bordillo de granito gris de 30x20 cm, aserrado y flameado en caras vistas, en delimitación de zonas rodadas.
2. áreas de carga y descarga pavimentadas con :
 - capa de 15 cm de zahorra artificial.
 - capa de 30 cm de hormigón en masa tipo hm-20.
 - adoquín de hormigón prefabricado de dimensiones 20x10x8 cm, asentado con mortero de cemento.

una apuesta por la movilidad segura

* proponiendo la separación física, mediante zona verde que garantice la seguridad y confort de peatones y ciclistas frente a los vehículos a motor en la que se prevé la plantación de un seto continuo que evite la invasión de la calzada por parte de los peatones fuera de los pasos a ellos destinados.

* estableciendo prioridades claras en los cruces de los distintos tipos de usuarios según la siguiente jerarquía: 1) peatón 2) bicicleta 3) vehículo a motor

* sobrelevando algunos pasos de peatones y ciclistas respecto a la calzada, para remarcar las prioridades de paso, y evitar velocidades de circulación inadecuadas.

* estos pasos elevados se diseñarán adecuadamente para no perjudicar el confort del viajero, y evitar que supongan un peligro para la integridad de los vehículos, de forma que pueda circularse a la velocidad permitida sin que supongan grave perjuicio o incomodidad para los usuarios.

* centrándose con respecto a la calzada los accesos de vehículos al nuevo aparcamiento subterráneo de forma que se eviten los peligrosos e innecesarios cruces con peatones, ciclistas y transporte público.

* limitando los giros a izquierdas para los vehículos a motor en casi todo el recorrido, salvo en el caso del cruce con el lado perlado, que se prevé se mantenga en las actuales condiciones en tanto que se desarrolle urbanísticamente la zona y pueda implantarse una glorieta que agilice los diferentes movimientos.

