

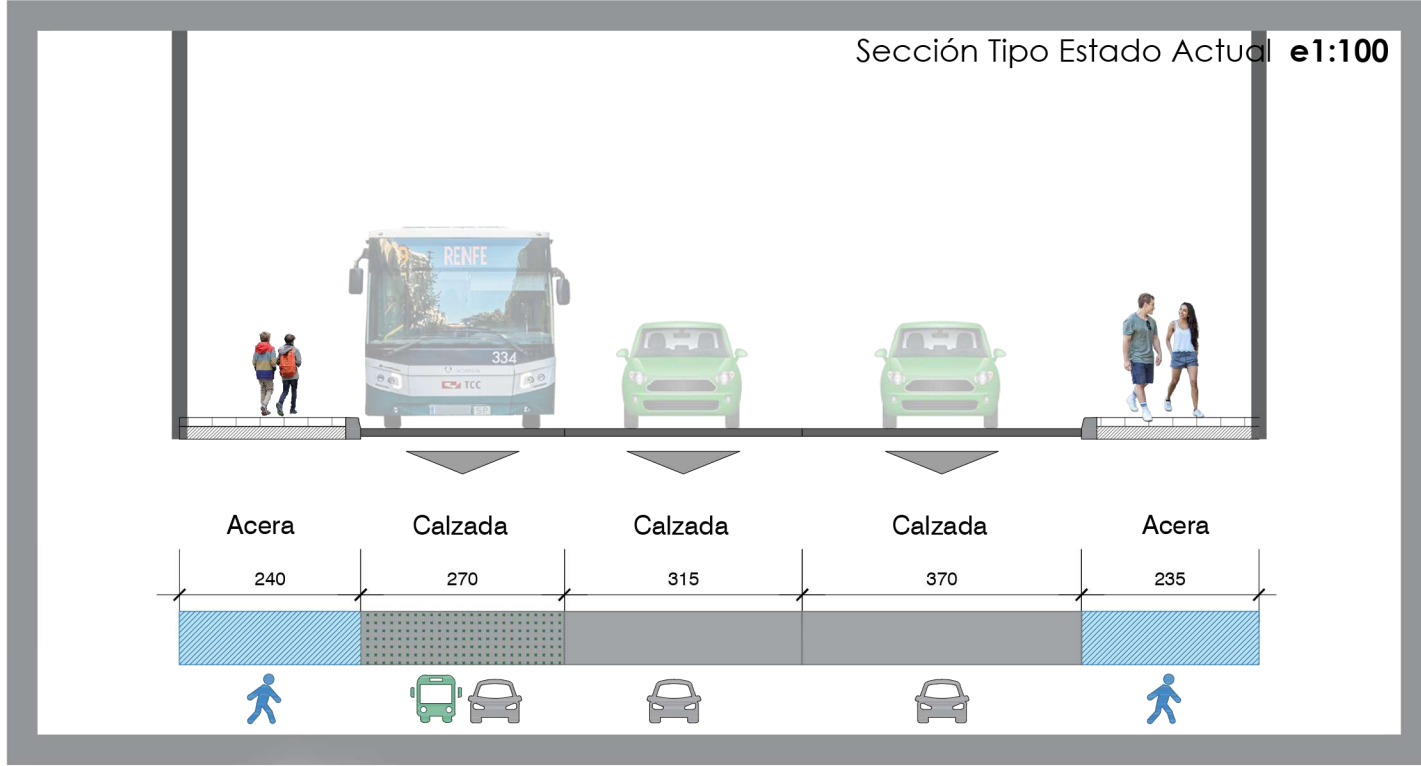
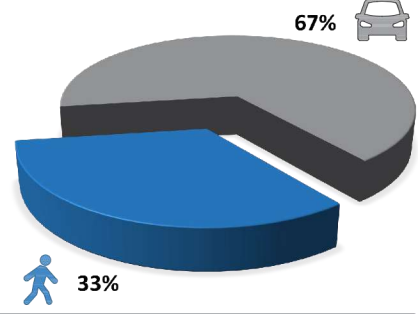
ESTADO ACTUAL TRAMO 4...CORTES DE NAVARRA...

DATOS DEL TRAMO

Calle Cortes de Navarra desde la intersección con calles Labrit y Amaya hasta la Avenida San Ignacio

Anchura: 14,30m Longitud: 228,8m

Nº vehículos 8,30h - 9,30h (11-09-2018): 843



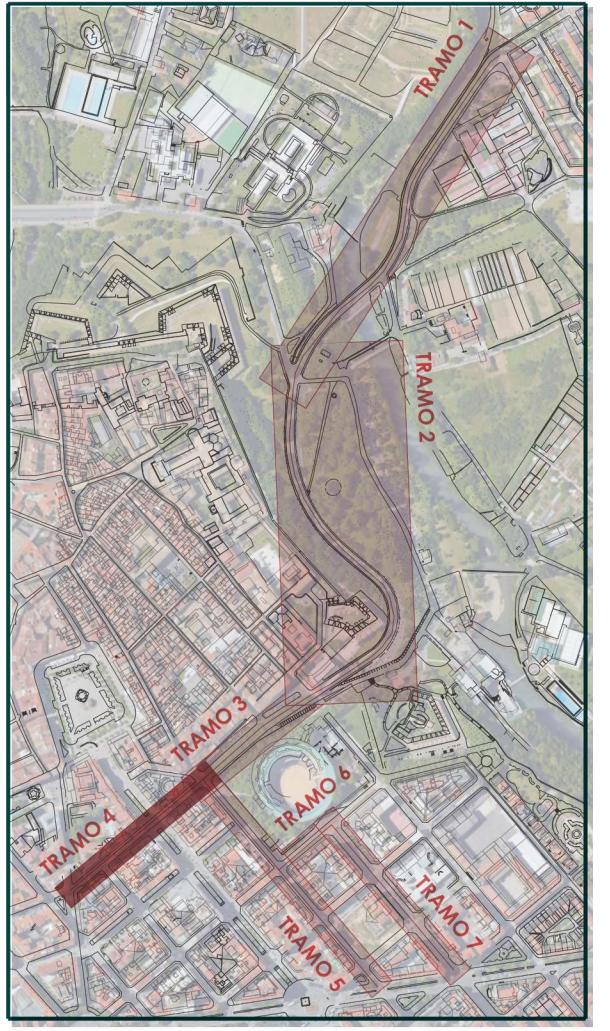
El tramo4 Calle Cortes de Navarra discurre desde la intersección con calle Labrit hasta la intersección con Avenida San Ignacio. En él se ubican **cuatro pasos de peatones** semaforizados, uno en la intersección con calle Labrit, dos en la intersección con Avenida Carlos III y otro en la intersección con Avenida San Ignacio. Entre la calle Labrit y la Avenida Carlos III cuenta con **dos carriles de circulación**, y entre la calle Carlos III y la Avenida San Ignacio con **tres**. Existen tres **paradas de transporte público** antes, después y en la propia intersección con la Avenida Carlos III. Las **aceras a ambos lados son muy estrechas**, máxime con el abundante tráfico peatonal de la zona.

.....PUNTOS CLAVE DEL TRAMO.....

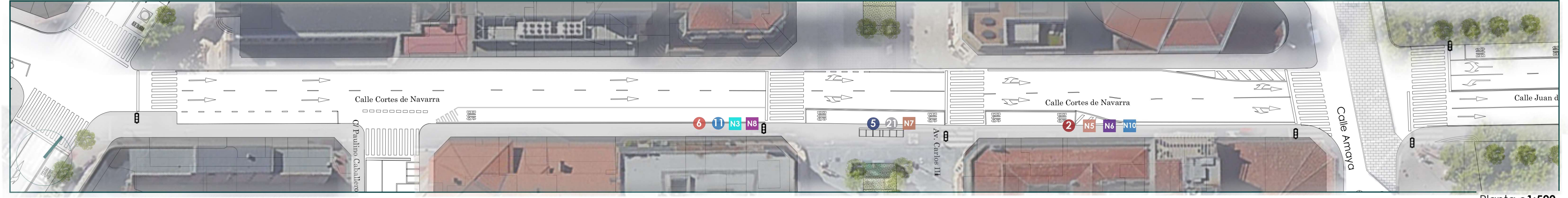
TRANSPORTE PÚBLICO
Discurre un número elevado de líneas, tanto diurnas como nocturnas. Dada la cercanía a la zona céntrica de ocio, administrativa y comercial, es importante mantener la oferta de líneas de transporte público, buscando medidas para promover su uso como ampliar espacios de espera o dar prioridades de paso.

CARLOS III
La avenida Carlos III es uno de los ejes peatonales más concurridos de la ciudad. Actualmente tanto las marquesinas de espera para el autobús urbano como el asfaltado de la calle Cortes de Navarra suponen un corte brusco para el tránsito y la percepción peatonal.

LOS PEATONES
Las anchuras de las aceras existentes en la calle Cortes de Navarra resultan insuficientes e inaccesibles por presencia de obstáculos. En ocasiones, las personas que esperan al transporte público llegan a taponar el paso. Además, algunos de los pasos peatonales no permiten el tránsito adecuado porque producen incómodos desvíos.



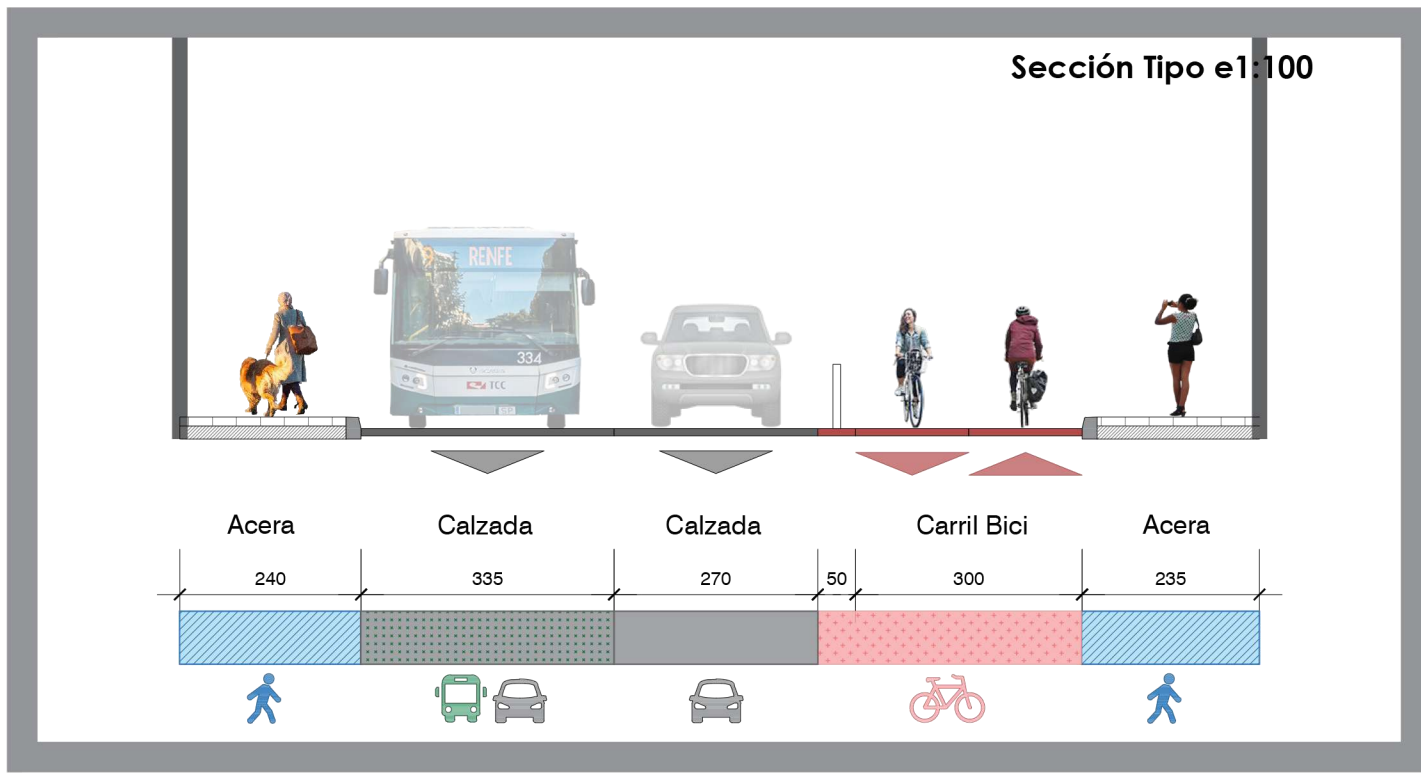
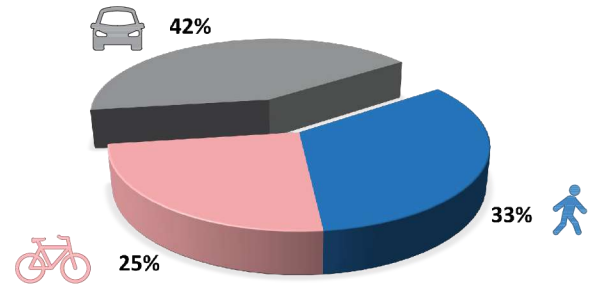
Planta Situación e1:5000



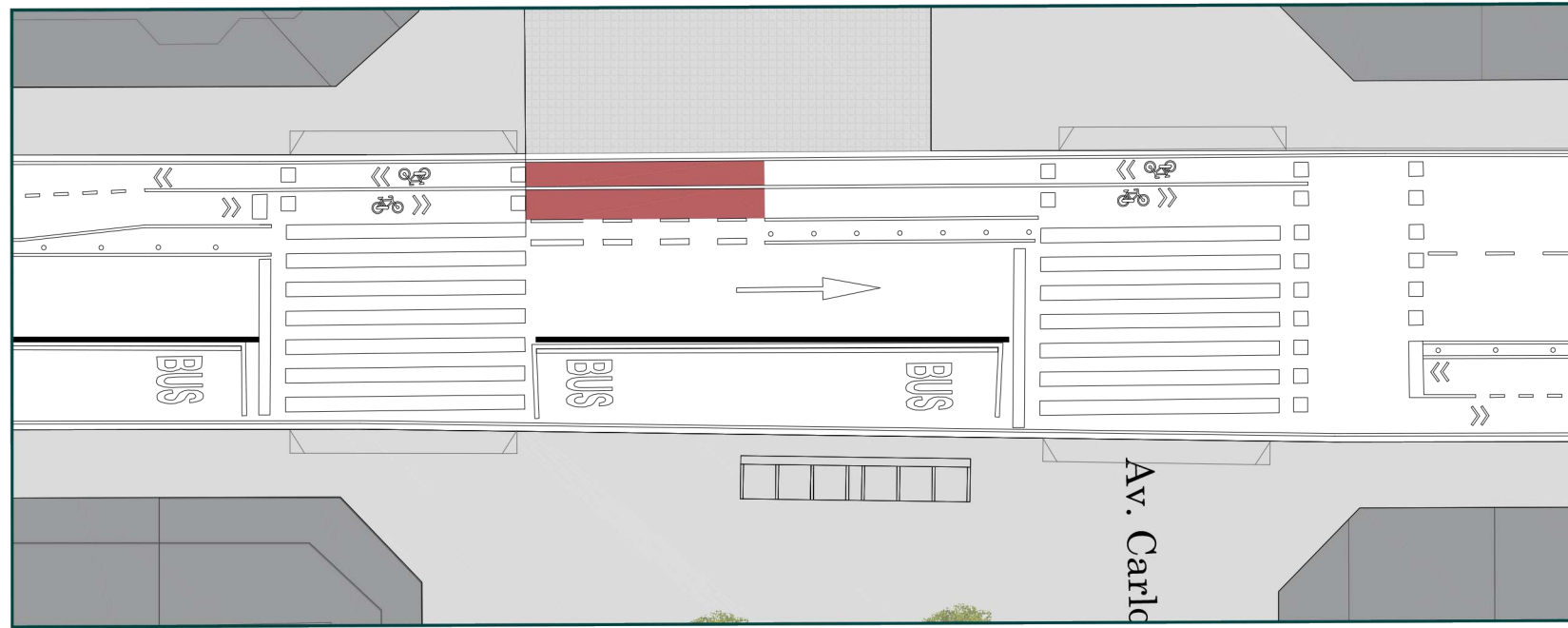
Planta e1:500

LÍNEA DE TRABAJO A.....

- Se mantiene la anchura de las aceras con mejoras en los cruces.
- Carril bici bidireccional protegido.
- Se elimina un carril de circulación y se estrechan los carriles.
- Paradas bus en carril de circulación.

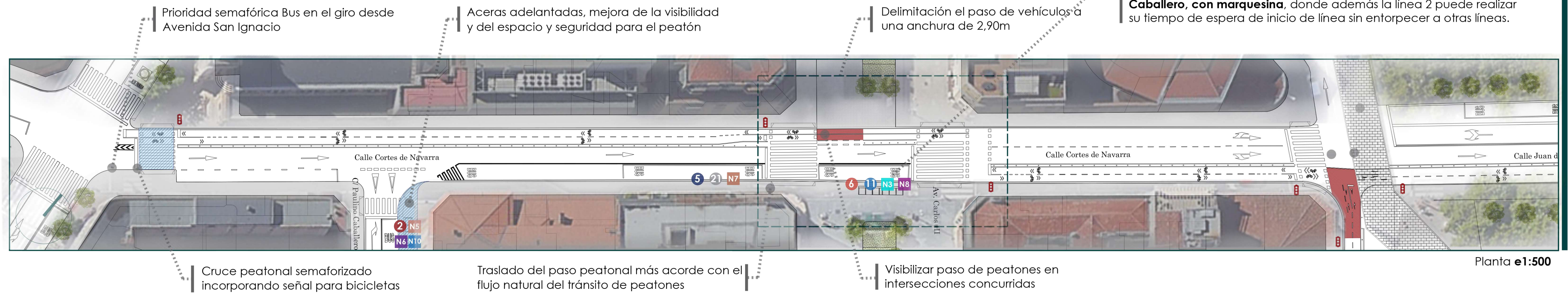


Esta línea de trabajo plantea un **carril bici bidireccional a cota de calzada**, segregado del tráfico motorizado. Se realiza un cambio en el trazado de este carril bici de un lado a otro de la calle al atravesar la avenida Carlos III debido a la necesidad de simplificar el enlace con calle Amaya a la vez que se evita la coincidencia del carril bici con las paradas de transporte público. Para obtener el espacio necesario, se reduce la anchura de los carriles motorizados propiciando así además la reducción de velocidad y **se elimina uno de los carriles** excepto en el último tramo. La prioridad semafórica permite que los autobuses avancen en primer lugar. Esta línea de trabajo **no permite ampliar la anchura de las aceras**, a pesar de que resultan estrechas, especialmente la que alberga más actividades en las plantas bajas incluyendo espacios de espera para el transporte público.



La intersección entre la calle Cortes de Navarra y la avenida Carlos III es un punto especialmente importante en este trazado. En esta línea de trabajo se plantea **mantener las paradas de autobús y sus marquesinas** para las líneas que no cuentan con vehículos articulados y así reducir algo la dimensión para ubicar de mejor modo el paso de peatones. Se delimita la anchura destinada a salida de vehículos del aparcamiento subterráneo de modo que los peatones puedan realizar sus desplazamientos de manera más directa y con mayor amplitud. El carril bici aparece delimitado y señalizado con tratamiento semafórico.

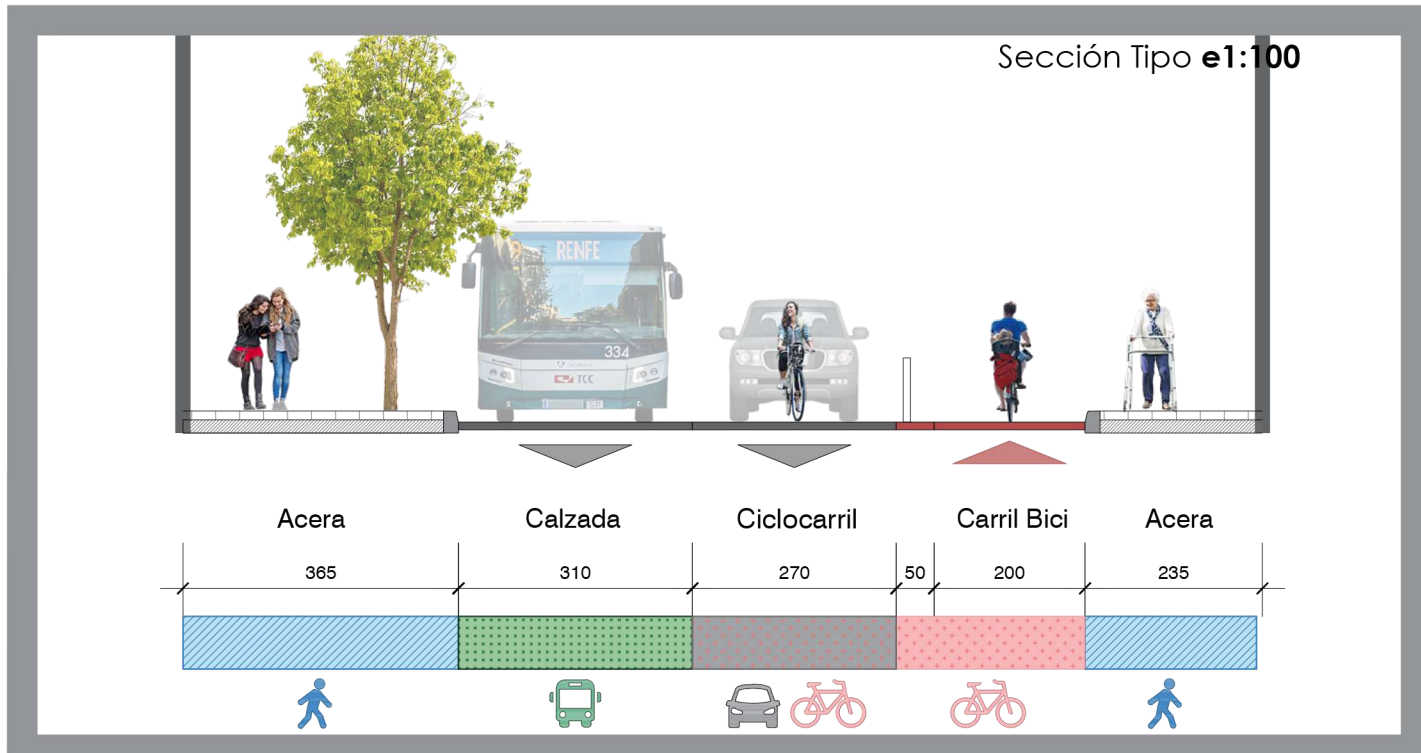
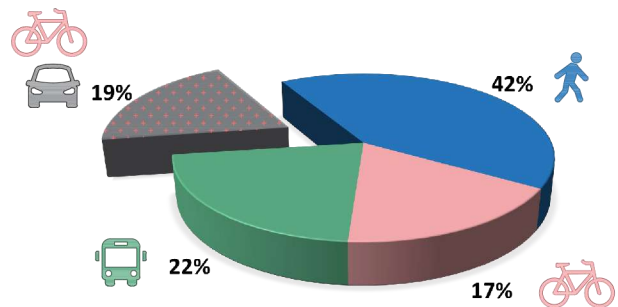
TRANSPORTE PÚBLICO
En las dos líneas de trabajo se propone un cambio en la ubicación de la parada de transporte público que actualmente está situada en la última manzana antes de la calle Amaya. Líneas 2, N5, N6 y N10. Se plantea su traslado a una **nueva ubicación en la calle Paulino Caballero, con marquesina**, donde además la línea 2 puede realizar su tiempo de espera de inicio de línea sin entorpecer a otras líneas.



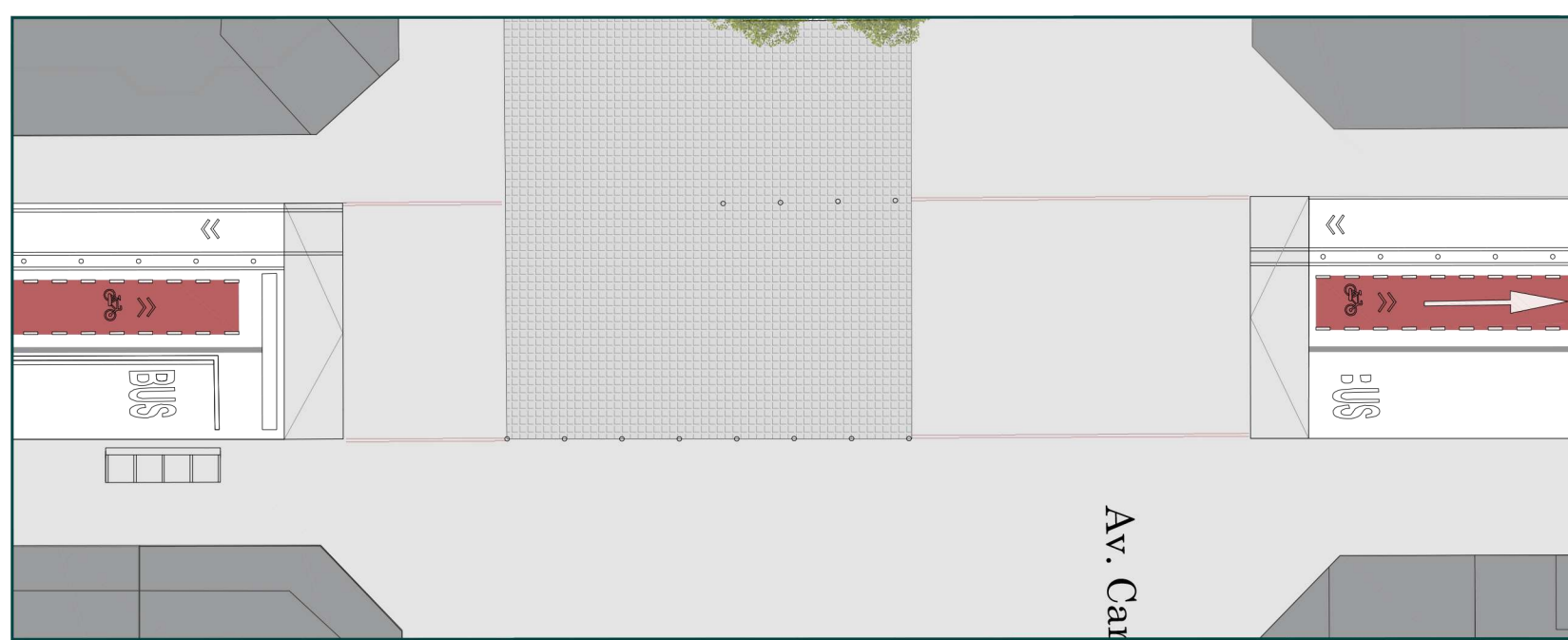
Planta e1:500

LÍNEA DE TRABAJO B.....

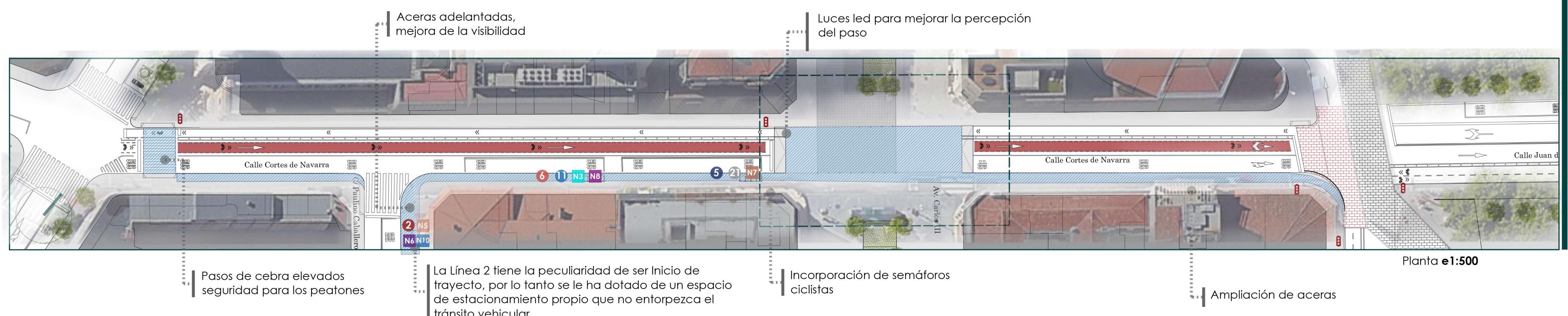
- Se amplía la anchura de las aceras con mejoras en los cruces.
- Carril bici unidireccional protegido y ciclocalle en el otro sentido
- Se elimina un carril de circulación.
- Carril bus exclusivo



En esta línea de trabajo se plantea un **carril bici unidireccional a cota de calzada dejando el otro sentido compartido en ciclocalle** con el tráfico motorizado. El **transporte público circula por carril exclusivo** en todo el tramo. Esta opción permite ampliar la acera que alberga más actividades, en toda la longitud del tramo.



Esta línea de trabajo en el cruce apuesta por dar **prioridad a los peatones**, elevando la cota a **plataforma única** con las aceras y eliminando los pasos peatonales como tales ya que los cruces son libres. El tránsito de bicicletas también se produce en este "espacio compartido" donde todos los actores deben velar por el buen funcionamiento. Se incorpora señalización led en suelo para mejorar la percepción de los tiempos semafóricos. Las paradas de autobús y sus marquesinas se redistribuyen a lo largo de la calle Cortes de Navarra, haciendo uso de la **nueva anchura mejorada de la acera**.



Planta e1:500