

MÁS BARRIO MENOS BARRERAS

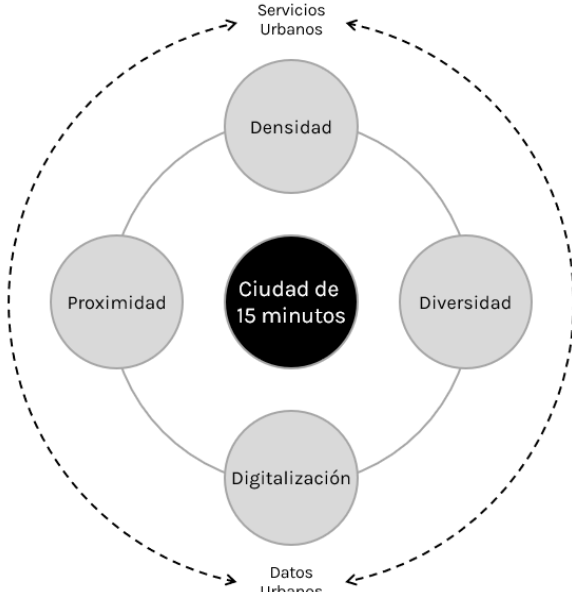
UN NUEVO ESPACIO PARA LOS VECINOS



escala 1/400 Planta detalle propuesta cruce

URBANISMO ECOLÓGICO Y LA CIUDAD DE 15 MINUTOS

El vehículo, por sus características, se apropió de, prácticamente, la totalidad de los tramos de la célula básica urbana y así ha permanecido hasta hoy. Los nuevos desarrollos urbanos destinan, directa o indirectamente, el 60, el 65 y hasta el 70% de la calle al coche. Con el fin de devolver a los vecinos su barrio, se propone restringir el derecho de paso al vehículo en el interior del barrio de manera progresiva. El objetivo es crear una gran manzana de tráfico rodado restringido donde prevalece los recorridos a pie, en bici o transporte público. La idea es crear una comunidad en la que todas las necesidades esenciales de los vecinos (como el trabajo, la atención médica, el comercio, el ocio y los espacios verdes) estén accesibles en un trayecto de 15 minutos a pie o en bicicleta. Este modelo promueve una planificación urbana más sostenible y equitativa, reduciendo la dependencia del automóvil y mejorando la calidad de vida.

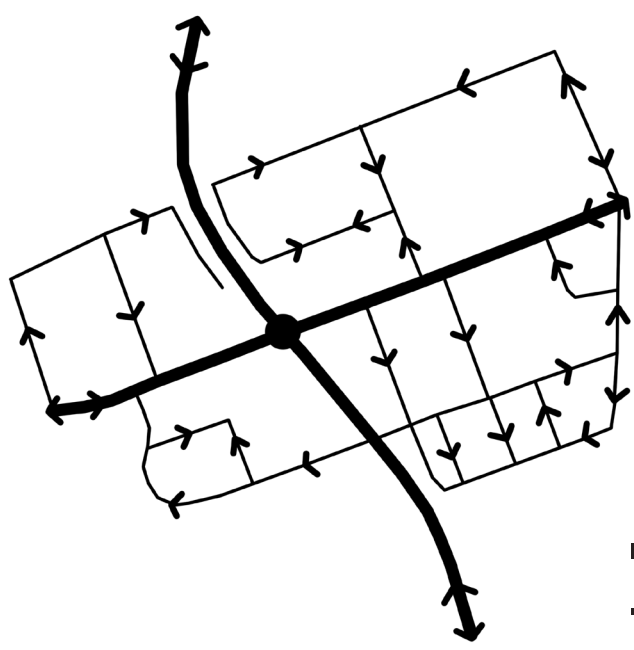


ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y PLATAFORMA ÚNICA

La accesibilidad de todos, también de las personas con movilidad reducida, es un condicionante obligatorio. En las supermanzanas, con una red de calles interiores de sección única, se garantiza el paso de todos sin interrupciones.



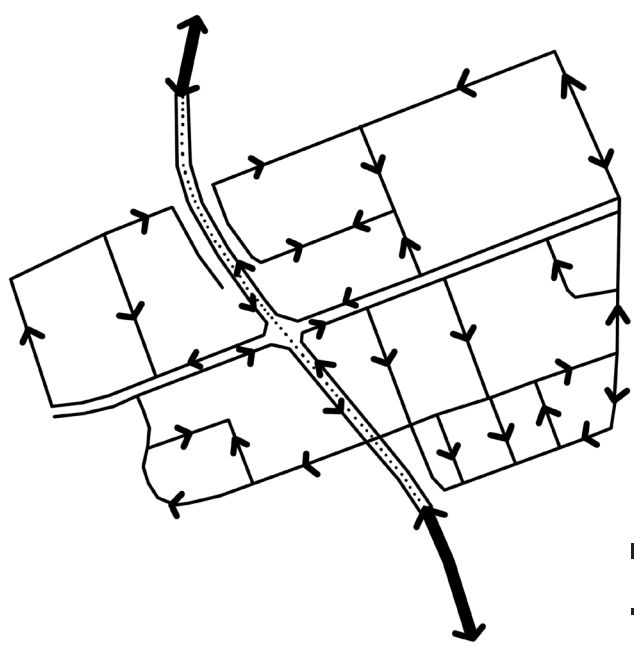
Cruce situación actual



Red básica: 50km/h
Red básica: 30km/h

Situación actual

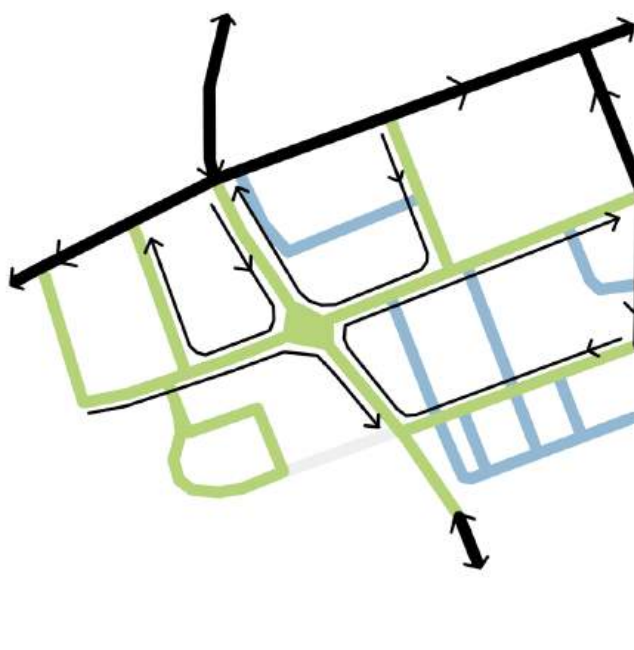
Actualmente el barrio se encuentra dividido por la Avenida Navarra y la Avenida San Jorge, ambas de dos carriles por cada sentido. El resto del barrio está formado por calles de un único carril y sentido excepto en las indicadas en el esquema superior.



Red básica: 50km/h
Red básica: 30km/h

Fase antes TAV

Dentro del ámbito 1, la primera actuación que se propone para reducir drásticamente el tráfico en el cruce de San Jorge es el soterramiento de los dos carriles centrales de la Avenida Navarra justo antes de la calle Dr. Juaristi hasta las actuales vías ferroviarias. Los carriles laterales, un por cada sentido, seguirían en superficie pero sin cruzarse. Se reduce así la velocidad permitida en todo el barrio.



Red básica: 50km/h
Red básica: 30km/h
Red local: 10km/h
Nueva calle peatonal
Nuevos sentidos

Fase después TAV

En la última fase se propone una nueva calle al norte, prolongación de la actual calle del Muelle, permitiendo trasladar la circulación de paso al perímetro del barrio. En el interior del barrio se reorganiza el sentido del tráfico en un esquema centrífugo de tal forma que los vehículos que entran no pueden atravesarlo. La velocidad máxima se reduce ya que los desplazamientos a pie tienen prioridad.

