



Gestión del tráfico situación actual.

El régimen de tráfico actual se ordena en tres ciclos semafóricos entorno a la glorieta: 1) General Elorza, 2) Ronda Sur, y 3) vía de penetración. Existe un conflicto de acceso desde General Elorza al barrio de Pumarín actualmente por Emilio Alarcos al que se añade la falta de conexión de Amparo Pedregal a la glorieta. Además la continuidad entre Ronda Sur y General Elorza, prioriza de forma involuntaria el uso de estas vías como rondas interiores de la ciudad de detrimento de las rondas interurbanas.

Gestión del tráfico propuesta.

La glorieta propuesta facilita la permeabilidad de la red viaria capilar hacia Pumarín, lo que permite reordenar los sentidos viarios de Amparo Pedregal y hacer peatonal el primer tramo de Emilio Alarcos. La propuesta plantea la posibilidad de mantener un régimen semafórico similar al anterior de tres ciclos. Ordenándose el resto de las incorporaciones con arreglo a ese régimen básico.

Otras movilidades urbanas. Estado Actual.

La glorieta de resto de ordenación viaria actual son una clara barrera urbana respecto a la movilidad peatonal y ciclista. El sistema de transporte público urbano tiene tres líneas de paso por la glorieta, con un trazado en bucle a causa de los condicionantes de acceso a Amparo Pedregal. El contraste de las situaciones actual y propuesta evidencia el claro aumento de permeabilidad de la nueva glorieta respecto cualquiera de los otros modos de movilidad.

Otras movilidades urbanas. Propuesta

La optimización de la red viaria, la hace compatible con corredores de prioridad peatonal y ciclista. El transporte público urbano mejora la eficiencia de alguna de sus líneas y la habilitación de un nuevo corredor urbano, permite reconsiderar la oportunidad de promover líneas directas entre el norte y el sur de la ciudad. Se aporta un esquema orientativo del impacto de la nueva ordenación en el transporte público.

Planificación de la Ejecución.

Se aportan unos esquemas indicativos de la necesidad de programar desde proyecto las fases de obra que reduzcan al mínimo las afecciones al tráfico circundante. La formalización de las fases estará sujeta a la modelización que del tráfico se haga en el proyecto.