

A

AB

ABR

ABRA

ABRAC

ABRACA

ABRACAD

ABRACADA

ABRACADAB

ABRACADABR

ABRACADABRA

PLAZADESPAÑA

PLAZADESPAÑ

PLAZADESPA

PLAZADESP

PLAZADES

PLAZADE

PLAZAD

PLAZA

PLAZ

PLA

PL

P

3	DECLARACIÓN DE INTENCIONES
4	UNA NUEVA ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD
5	TRÁNSITO DE ENTRADA
6	TRÁNSITO DE SALIDA
7	ÁREAS CON RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS
8	BICICLETAS
9	PLATAFORMAS PEATONALES. ESTRATEGIA DE CONEXIÓN Y CONTINUIDAD CON HITOS URBANOS
10	TRANSPORTE PÚBLICO
11	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
12	SECCIONES TIPO
13	NUDO SUROESTE
14	UNA NUEVA CONCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
15	PLAZA PUNTO DE ENCUENTRO: USOS
16	ÁREA DE SERVICIOS Y ACTIVIDADES: USOS
17	PARQUE, ÁREA DE ESTANCIA: USOS
18	SÓTANO 1: USOS
19	PUESTA EN VALOR Y MEJORA DE LA PERCEPCIÓN E INTEGRACIÓN DE LOS MONUMENTOS
20	ELEMENTOS GENERADORES DE LA COMPOSICIÓN
21	ARBOLADO
22	PRADERAS , PARTERRES Y APERGOLAMIENTOS Y OTROS PAVIMENTOS
23	INVENTARIO VEGETAL
24	SUPERFICIES PERMEABLES Y/O DRENANTES
25	SOSTENIBILIDAD Y ESTRATEGIAS AMBIENTALES (I)
26	SOSTENIBILIDAD Y ESTRATEGIAS AMBIENTALES (II)
27	FASEADO
28	PRESUPUESTACIÓN



DECLARACIÓN DE INTENCIONES

Queremos convertir la Plaza de España en el lugar más visitado por quienes nos visitan.

Queremos una Plaza que refuerce la identificación de Madrid en el mundo, que encabece aquellos lugares que marcan la impronta de esta ciudad.

Pero además...

Queremos que se convierta en ese espacio urbano al que, por unos u otros motivos apetezca volver para encontrarse o simplemente solazarse.

Y más:

Queremos que los vecinos puedan hacer de la plaza su parque más próximo.

Queremos a niños y mayores en la plaza. A jóvenes y maduros. A instalados y por instalar. A vecinos y foráneos.

Queremos que los monumentos sean un amigo más, al que hay que tratar con respeto, pero con la familiaridad que da la confianza. Que jugar a su vera no sea sino un alimento más de la relación.

Queremos un lugar de uso continuo, que invite a detenerse en él, que permita el reposo tras la jornada o invite a explorar las posibilidades que brinda el anochecer.

Queremos librar a la plaza del dogal de los automóviles que la acosan y rodean.

Queremos que esta plaza transformada sea símbolo y referencia de un nuevo modelo de movilidad urbana que avanzando, con cautela pero con firmeza, con la ayuda de las andanzas de los paseantes y el pedaleo de los ciclistas.

Queremos dar toda la prioridad al tránsito rodado de los residentes y al transporte público.

Queremos sentar bases para reducir la contaminación que actualmente padece la plaza al máximo posible ganando así su derecho a formar parte del sistema de parques e hitos urbanos que la rodean.

Queremos reducir costes y garantizar un mantenimiento suficiente pero ajustado.

Todo esto QUEREMOS. Y **abracadabra** que habrá de ser posible sin artes de magia. Solo con la voluntad y el buen oficio para lograr una mejor ciudad que en la Plaza de España tendrá de forma renovada un referente de primer orden. Y el encantamiento de sus gentes para que sea así.

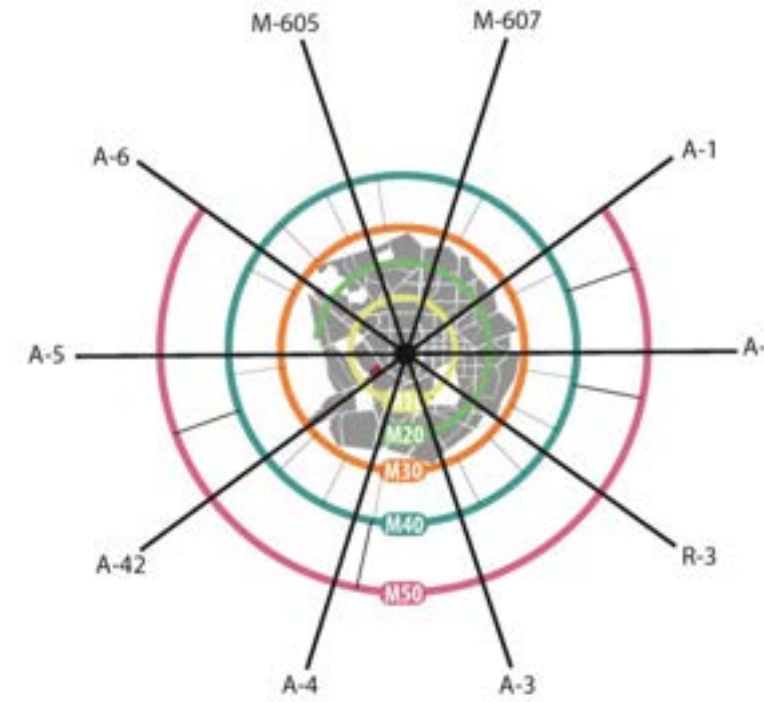


UNA NUEVA ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD

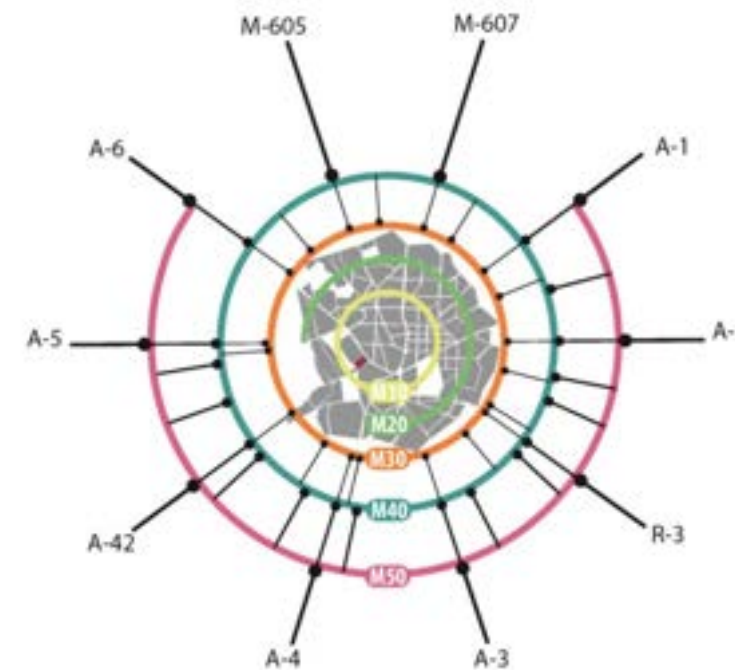
A escala metropolitana el modelo radio concéntrico del viario debe transformarse con el fin de reducir al máximo posible el impacto del tráfico rodado en el centro de la ciudad.

Los accesos radiales (10) no deben llegar directamente al centro urbano provocando tráficos de paso por el mismo, sino que se deben distribuir los tráficos de anillo en anillo aumentando gradualmente el número de accesos hasta llegar al acceso por capilaridad desde el anillo más interior (M-20).

La propuesta para reformar la Plaza de España es consecuente y coherente con ese cambio de modelo



ESQUEMA VIARIO RADIO CONCÉNTRICO PURO



ESQUEMA VIARIO RADIO CONCÉNTRICO MODIFICADO



TRÁNSITO DE ENTRADA

La propuesta impide el tráfico de paso desde la M30, N-V y Cuesta de San Vicente en dirección a la Gran Vía y a la calle de la Princesa, y el proveniente de la N-VI, a través de esta última calle, hacia la Gran Vía. El acceso a la plaza desde Gran Vía también se reduce a residentes y transporte público.

En esta página se muestran los esquemas comparados de tráficos de entrada actual y de la propuesta.

La zona señalada en color naranja actúa como filtro para el tráfico privado de paso, reservándose para el transporte público, residentes, servicios públicos y carga y descarga.

La capacidad de entrada desde la Cuesta de San Vicente se reduce a dos (2) carriles, uno de los cuales es carril Bus:

- un carril desde Glorieta de Príncipe Pío
- un carril de entrada desde el tunel de la A5

Al llegar a Plaza de España, el tráfico de paso se canaliza hacia el sur por la M-20, Bailén y hacia el norte por Ferraz, permitiendo el acceso a la plaza solo a residentes, usuarios del aparcamiento y transporte público.



**TRÁFICO ENTRADA VEHÍCULOS PRIVADOS. .
ESTADO ACTUAL**



**TRÁFICO ENTRADA VEHÍCULOS PRIVADOS. .
PROPUESTA**





TRÁFICO SALIDA VEHÍCULOS PRIVADOS. .
ESTADO ACTUAL



TRÁFICO SALIDA VEHÍCULOS PRIVADOS. .
PROPUESTA

TRÁNSITO DE SALIDA

Se elimina el paso bajo rasante de la calle Ferraz, canalizándose los tráficos de salida por el Paseo de Rosales y Ferraz hacia la calle Irún (cuya capacidad se aumenta) y la Cuesta de San Vicente que albergaría dos carriles desde Plaza España hasta el cruce con Arriaza.

A partir del cruce con Arriaza, la capacidad aumentaría aguasabajo a cuatro carriles, uno de los cuales sería carril Bus:

- dos carriles hacia el tunel de la A5
- dos carriles hacia la Glorieta de Príncipe Pío

ÁREAS CON RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS

En los gráficos adjuntos que comparan la situación actual con la propuesta, se refleja el viario sujeto a algún tipo de restricción del tránsito.

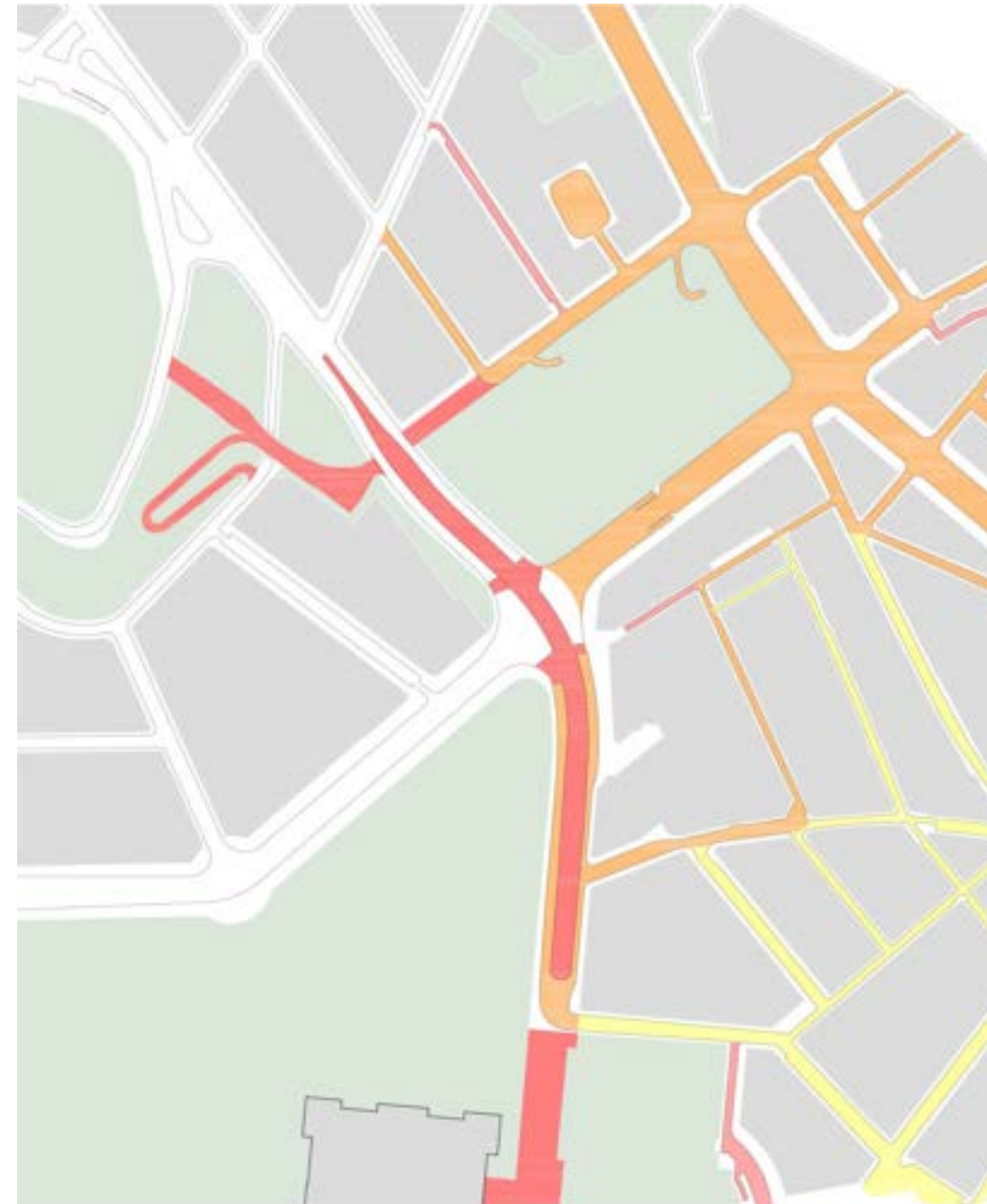
Las restricciones propuestas consisten en reservar el uso del viario al transporte público, residentes (incluyendo aparcamiento), servicios públicos y carga y descarga.

Se propone el cambio de sentido del último tramo de la calle Álvarez Mendizabal.

La propuesta constituye el germen de una futura Área de Prioridad del Eje comercial de la Gran Vía.



ÁREAS CON RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO .
ESTADO ACTUAL



ÁREAS CON RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO .
PROPUESTA

BICICLETAS

Se otorga un nuevo protagonismo a la movilidad en bicicleta. Se proyecta una red de carril-bici, bajo los criterios de seguridad, continuidad y fácil identificación, sobre plataforma exclusiva y protegida.

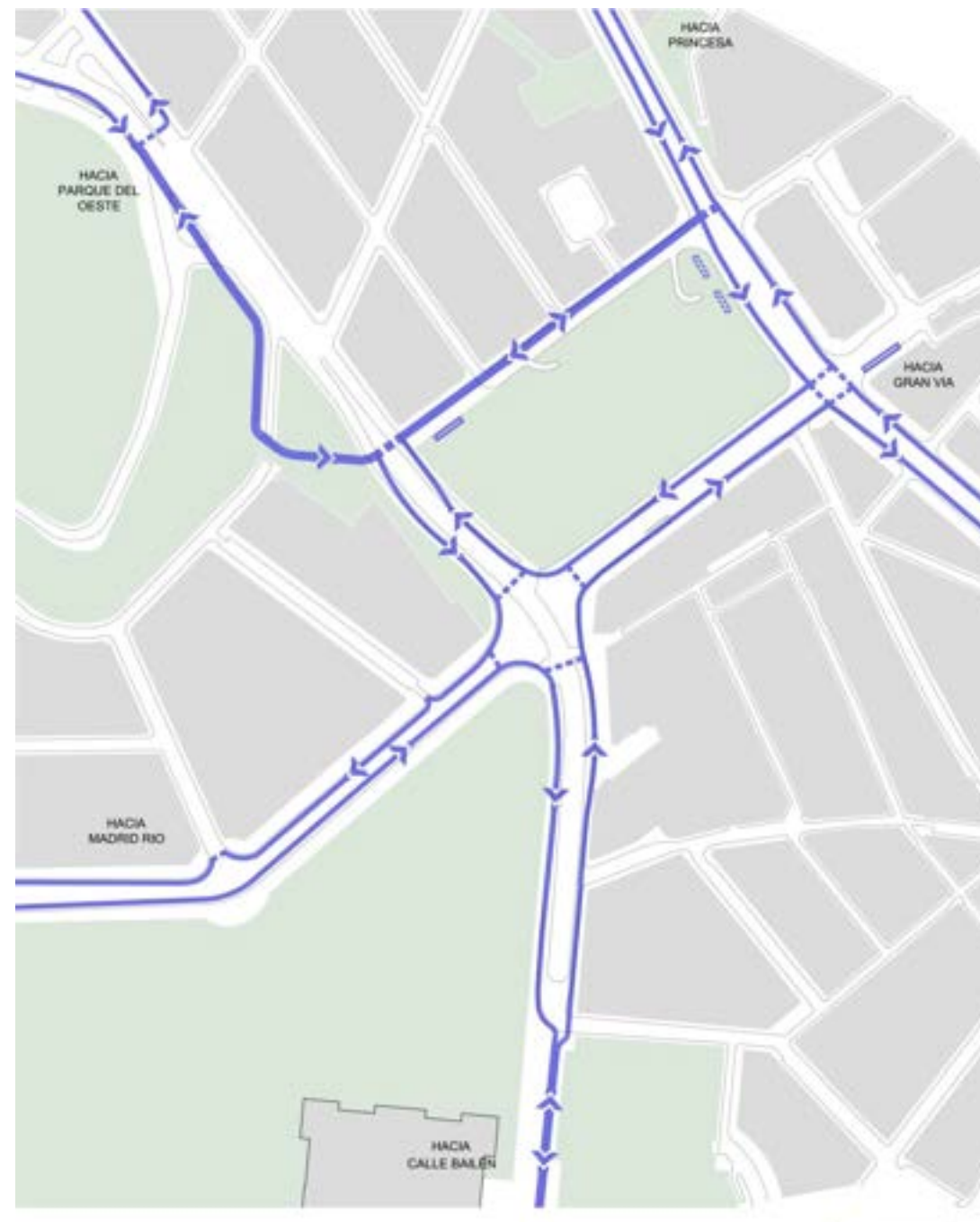
Se considera la bicicleta como un vehículo más, por lo que se segrega de las plataformas de movilidad peatonal, y también de la de tráficos motorizados, por su carácter de vehículo frágil.

El carril bici, de 1,5 m de anchura por sentido, acompaña siempre en paralelo a las aceras reservadas a los peatones.

Como nodo central de una nueva movilidad basada en el uso de la bicicleta, se propone la creación en la plaza de un **Centro Integral de la Bicicleta** con diversas prestaciones como: A nivel de plaza: alquiler de bicicletas para turistas, y oficina de información, y en el nivel del primer sótano: aparcabicis seguro, unidad de Policía Municipal Ciclista, taller mecánico, vestuarios, duchas y taquillas.

La red se complementa con otros elementos complementarios:

- Estaciones de BICIMAD.
- Estacionamientos en superficie.



CARRIL BICI EN PLATAFORMA SEGREGADA Y PROTEGIDA.
PROPUESTA





PLATAFORMAS PEATONALES. ESTRATEGIA DE CONEXIÓN Y CONTINUIDAD CON HITOS URBANOS

La propuesta apuesta por un fuerte incremento de la superficie de las plataformas peatonales, en detrimento de las reservadas al tránsito motorizado.

El espacio peatonal de la plaza se extiende por sus cuatro esquinas, conectando con los Jardines de Sabatini y la Plaza de Oriente, con el Templo de Debod y el Parque del Oeste, con la Plaza de los Cubos, la de Cristino Martos y, Conde Duque y con Gran Vía.

El tratamiento de la plaza se extiende hacia el este y el norte, rodeando el Edificio España y hasta la línea de fachada de la Torre de Madrid.

Las aceras se amplian en todos los casos, Cuesta de San Vicente, calle de la Princesa (hasta el cruce con la calle Ventura Rodríguez) y Gran Vía (el tramo hasta la calle de San Bernardo). Se diseña una sección con todas las plataformas en el mismo plano sin bordillos resaltados





TRANSPORTE PÚBLICO. .
ESTADO ACTUAL



TRANSPORTE PÚBLICO. .
PROPUESTA

TRANSPORTE PÚBLICO

Además de potenciar los modos peatona y ciclista, la propuesta de movilidad concede la máxima prioridad al transporte público de superficie (bus y taxi).

La propuesta respeta los itinerarios y paradas actuales de las distintas líneas de la EMT salvo la que se incorporaba a la calle Ferraz por el paso subterráneo que se clausura, lo que exige su desvío..

Los distintos accesos al Metro se mantienen también en su actual ubicación.

En el esquema se refleja además la ubicación de nuevas paradas de taxi y las probables dársenas de carga y descarga en los futuros hoteles que se proyecta.

Las calzadas están constituidas por dos carriles por sentido de 3,50 metros de anchura, pudiéndose reservar o no, a conveniencia, uno de ellos como plataforma exclusiva de bus y taxi.

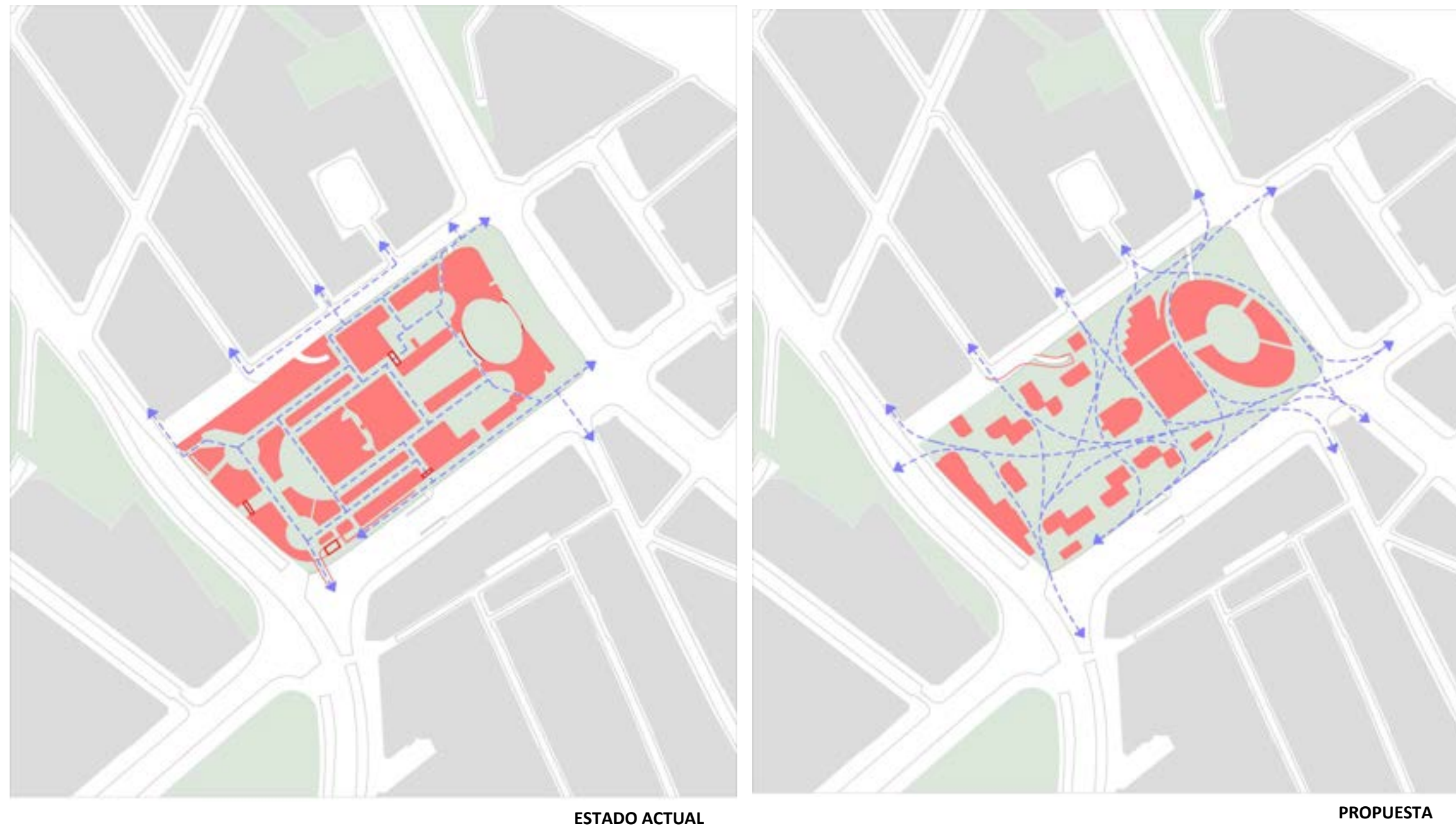


ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

En los esquemas adjuntos se reflejan los itinerarios accesibles para recorrer el contorno de la plaza, sus diagonales y sus ejes principales, comparando la situación actual y la propuesta.

El diseño propuesto para la plaza es mucho más abierto, por lo que los itinerarios son más directos y fáciles que en la situación actual.

Los esquemas recogen las barreras arquitectónicas existentes y las de la propuesta en que prácticamente desaparecen.



SECCIONES TIPO

Se proyecta un pavimento en un plano continuo, sin barreras arquitectónicas, bordillos ni resaltes.

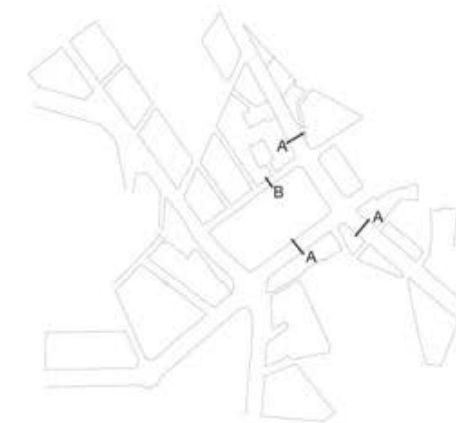
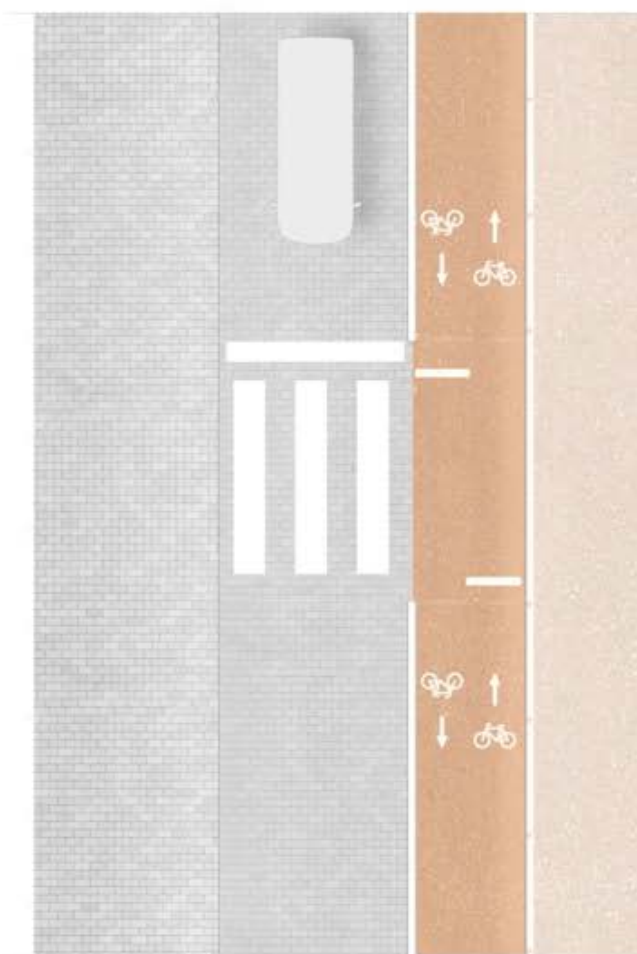
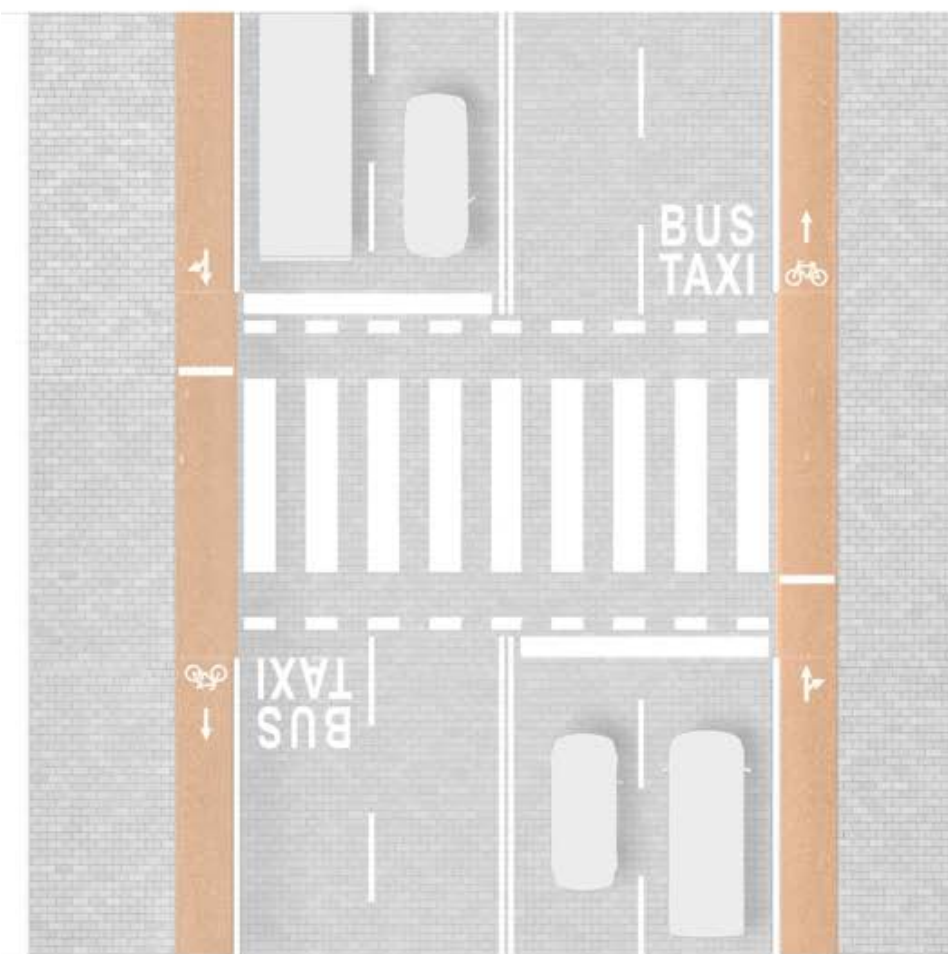
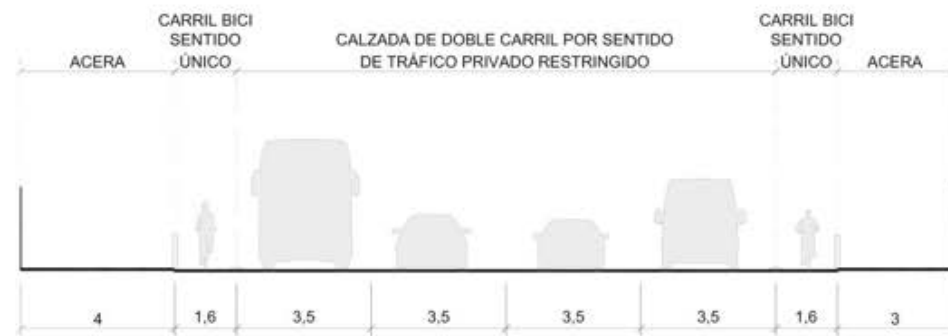
Aceras y calzada se ejecutarán con pavimento de adoquín de hormigón hidráulico, captador de CO₂ y NO_x colocado sobre base de hormigón.

El carril bici se ejecutará con un pavimento de hormigón coloreado en masa

La calzada está constituida siempre por dos carriles por sentido de tres metros y medio (3,50 m) de anchura. Uno de ellos puede, a conveniencia, reservarse para el bus y el taxi, dejando el otro para el tráfico privado de residentes, carga y descarga y otros servicios públicos.

El carril bici se desdobra acompañando a su respectiva acera, siendo cada uno de un solo sentido (salvo el caso de la sección tipo B). Tiene una anchura de un metro y medio (1,50 m) por sentido. Se separa de la calzada mediante una cantonera discontinua de caucho.

Las aceras, de anchura variable según calles, se separa del carril bici mediante bolardos indicativos situados cada do (2) metros.



SECCIÓN TIPO A

SECCIÓN TIPO B



NUDO SUROESTE

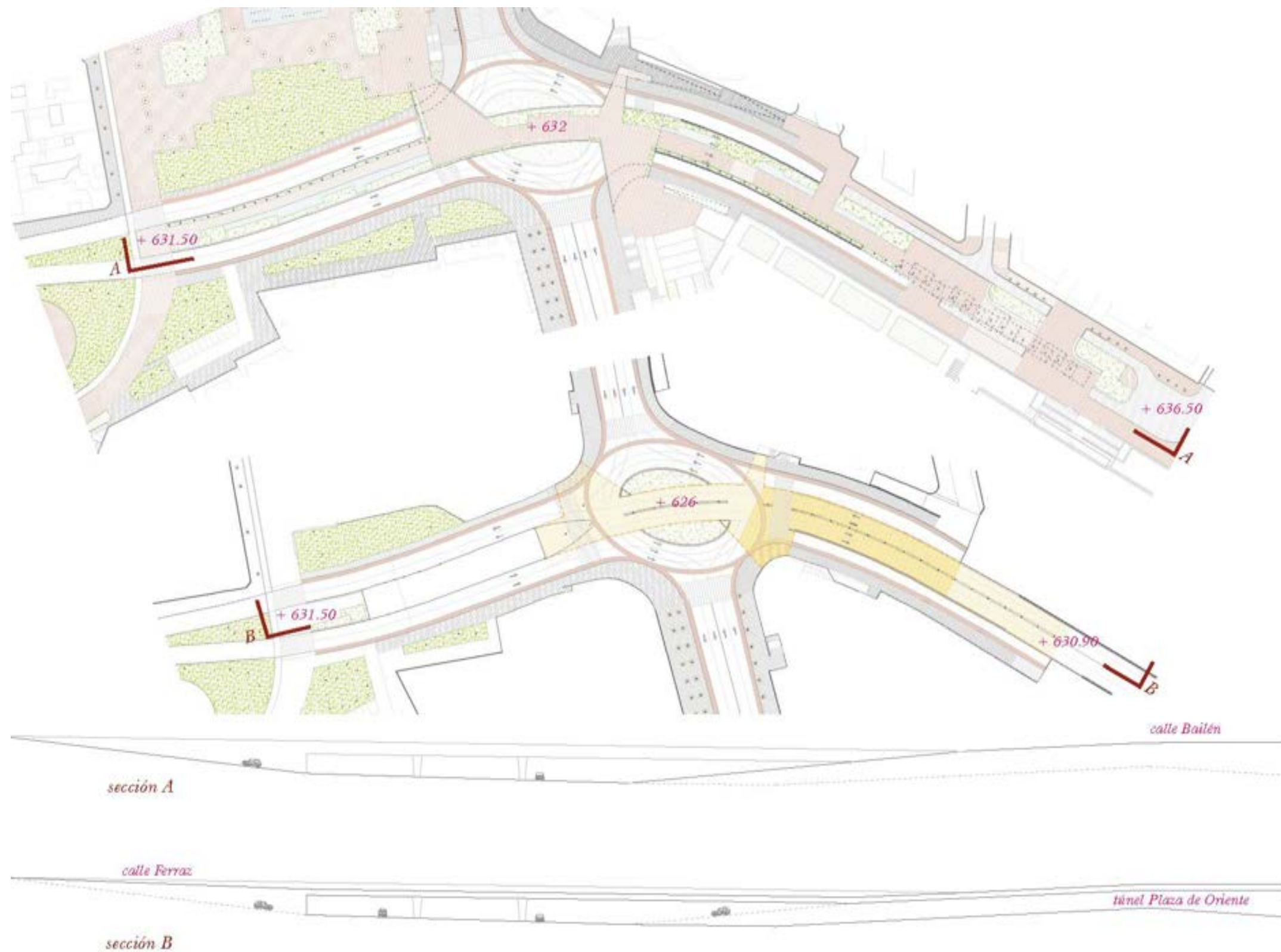
Se modifica la prioridad de tránsito que pasa a ser la norte – sur (M-20 Bailén – Ferraz) en detrimento del eje este – oeste de la Cuesta de San Vicente.

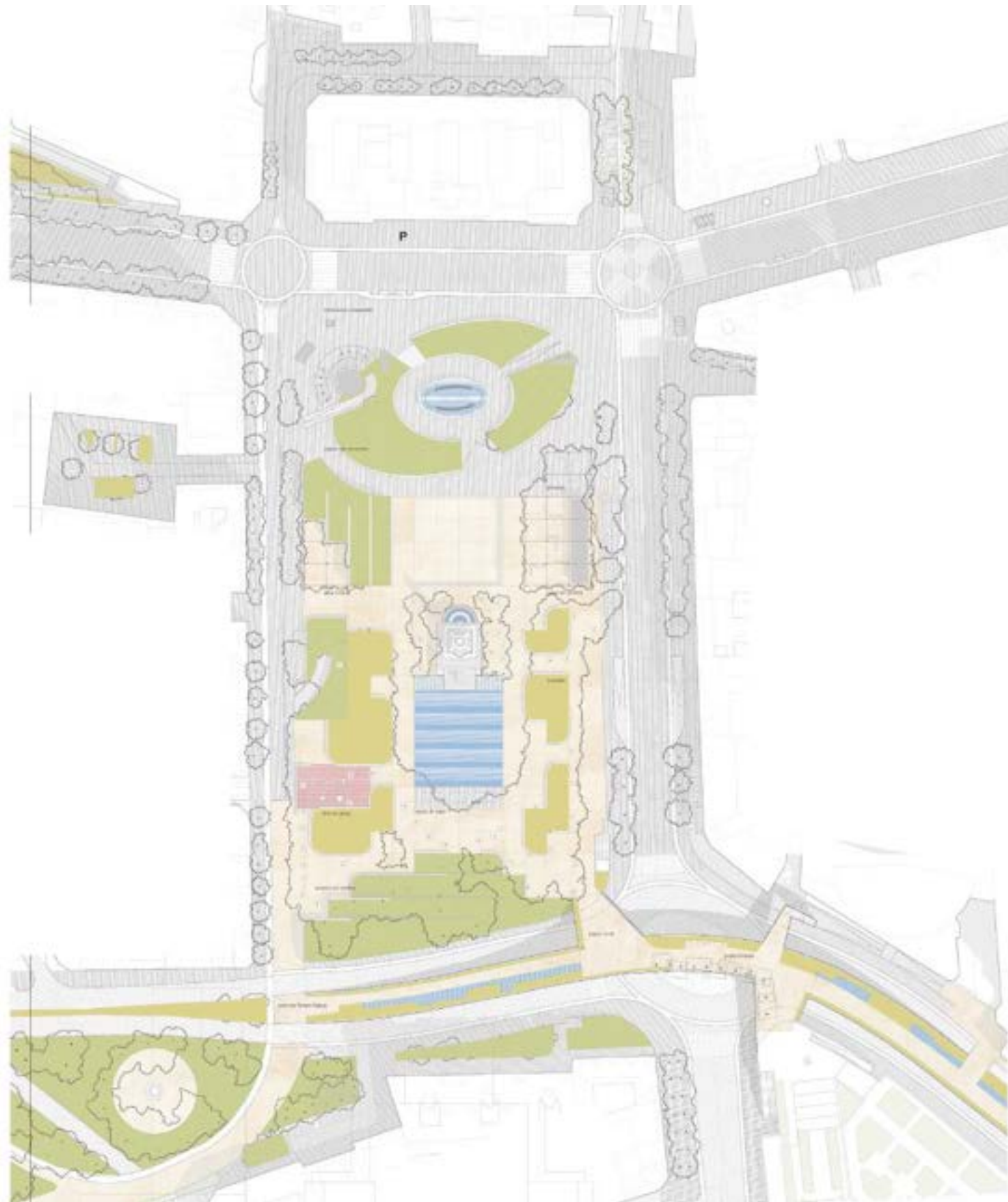
El tránsito de vehículos se desenvuelve exclusivamente por el nivel inferior del nudo, reservándose el superior para las conexiones exclusivamente peatonales.

La salida del túnel de la Plaza de Oriente a la cota +626 se conecta en suave pendiente con la rotonda a la +626.

Este tramo se cubre con una pasarela peatonal de nueva construcción que, discurriendo también sobre la rotonda, conecta la plaza de España con los jardines de Sabatini y la Plaza de Oriente hacia el sur y con el Templo de Debod y el Parque del Oeste hacia el norte.

Esta pasarela será de estructura ligera y sustituirá a la estructura actual, que habrá de demolerse para liberar el espacio de la rotonda que quedará al aire libre salvo en su zona central, cubierta por la pasarela peatonal.

**NUDO SUROESTE**



UNA NUEVA CONCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Un Espacio como espacio, abierto, transitable en todas direcciones, sin obstáculos arquitectónicos, adaptado a la accesibilidad universal.

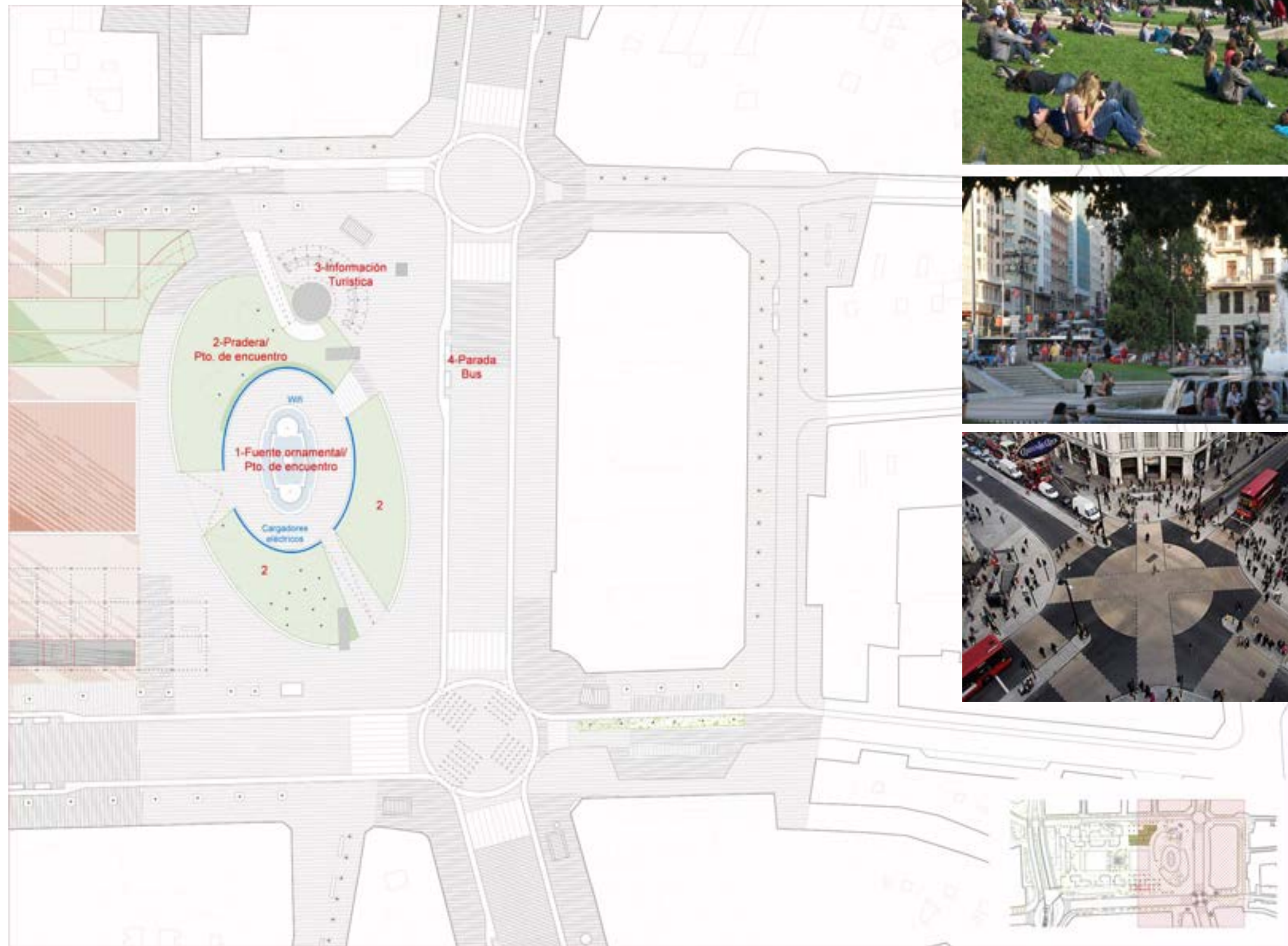
Un espacio flexible, adaptable a los usos previstos y también a otros no previstos.

Un espacio apropiable por la ciudadanía, cómodo, dotado de servicios (higiénicos, tecnológicos de movilidad, de hostelería) y preparado para soportar actividades deportivas, lúdicas y culturales.

Un espacio naturalizado, dotado de sombras y vegetaciones con fuerte presencia del agua, con baja contaminación aérea y acústica.

Un espacio seguro, abierto y bien iluminado. Cuanto más frecuentado, más usado es un espacio urbano más seguro resulta.

Un espacio representativo de la ciudad, que actúa como rótula de conexión entre los importantes recursos culturales y ambientales de su entorno.



PLAZA PUNTO DE ENCUENTRO: USOS

Plaza España es uno de los principales puntos de encuentros de la ciudad, tanto para el visitante como para el madrileño, que accede en Metro, autobús o caminando.

La propuesta reconoce también la importancia como área de descanso peatonal de esta parte de la plaza y su carácter estancial.

Para conseguir una mayor permeabilidad peatonal, se propone la implementación de un paso peatonal diagonal en la intersección semaforizada entre Gran Vía / Plaza España / Reyes.

ÁREA DE SERVICIOS Y ACTIVIDADES: USOS

Se propone un Centro Integral de la Bici con dos niveles, a modo del que Chicago Cycle Centre (EE.UU), ubicado en una de los espacios urbanos más importantes de la ciudad.

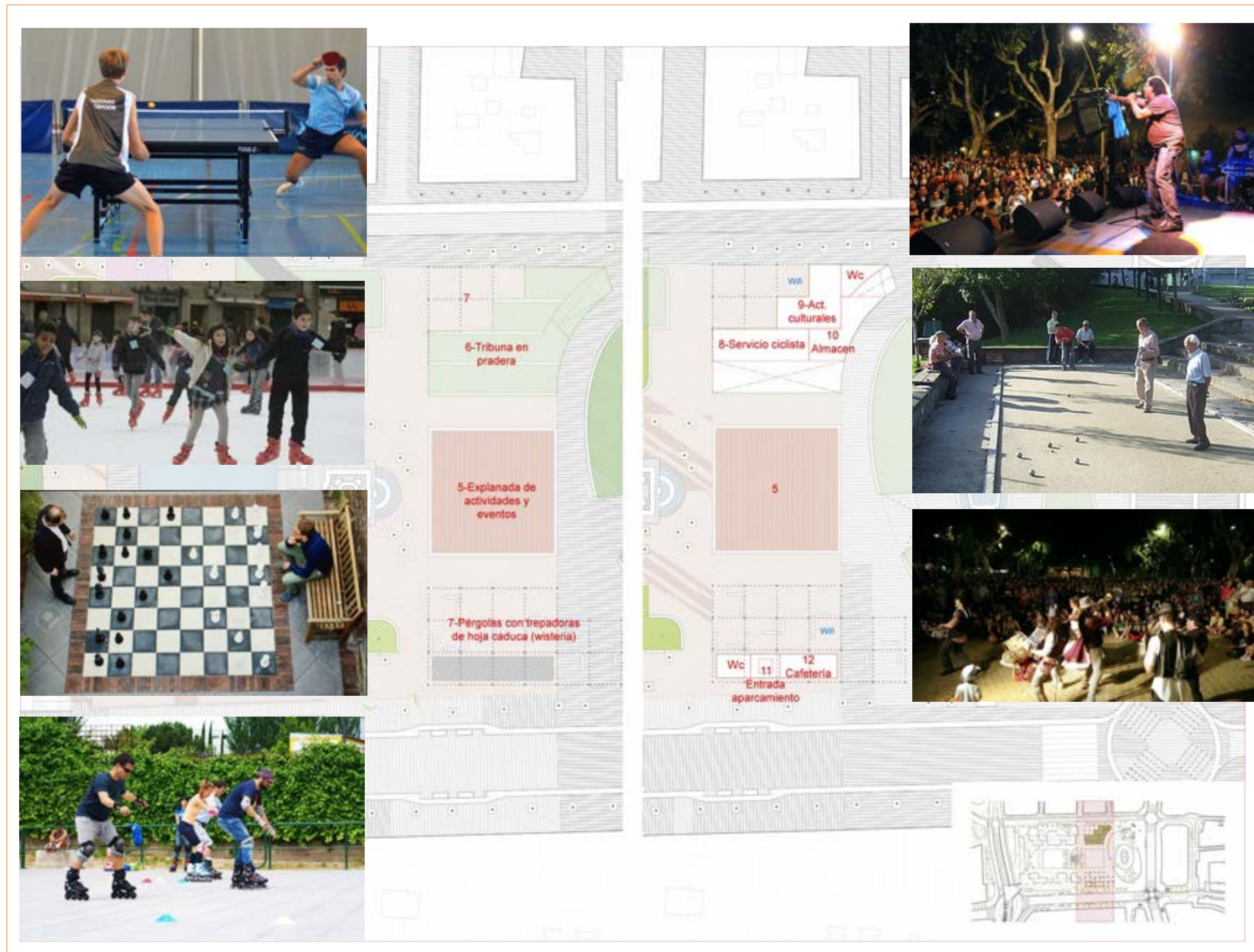
Se consigue con ello potenciar el uso habitual de la bicicleta entre los vecinos y visitantes, además de proyectar la nueva imagen de Madrid hacia una movilidad más sostenible.

El Centro contaría con dos niveles (superficie y bajo rasante) que en su nivel superficial contemplaría:

- Oficina de información turística
- Punto de alquiler de bicicletas
- Unidad de Policía Municipal Ciclista

En la zona se proponen además una zona de actividades variables que van desde patinaje sobre hielo / ruedas, conciertos al aire libre con sillas y un área comercial.

También se habilitarán varios aseos públicos y una pequeña cafetería



**PARQUE, ÁREA DE ESTANCIA:
USOS**

Además de su uso estancial y de conector peatonal hacia la plataforma elevada, esta zona albergaría los siguientes elementos de esparcimiento y ocio:

- Lámina de agua transitable que refleja la plaza
- Fuente de pavimento interactiva
- Zona de juegos (parque infantil, cancha baloncesto, petanca, ajedrez, mesas de ping-pong).
- Bancos para el descanso
- aprovechando la sombra de los árboles de mayor envergadura



SÓTANO 1: USOS

En la primera planta del parking se alojarán los servicios de taller mecánico, taquillas, duchas y vestuarios del Centro Total de la Bici (nivel-1). El resto del aparcamiento en esta planta será de rotación para facilitar la llegada de visitantes, mientras que el aparcamiento en los dos niveles inferiores se destinará a



PUESTA EN VALOR Y MEJORA DE LA PERCEPCIÓN E INTEGRACIÓN DE LOS MONUMENTOS

En el ámbito de la plaza se identifican seis (6) elementos monumentales con cierto grado de protección:

1. Monumento a Cervantes.

El juego tan cervantino de la realidad y su reflejo, lo ficticio y lo real, lo novelado y lo realmente ocurrido, se potencia y a la vez se desacraliza mediante la creación de un amplio espejo de agua **transitable** que es a la vez un elemento lúdico y ambiental al dotarlo de nebulizadores.

La pradera en ladera que cierra el lado oeste de la plaza se convierte en un excelente observatorio del conjunto de la plaza, a la vez que por su configuración se constituye en barrera acústica frente al tránsito de vehículos.

2. Fuente.

Se amplía su ámbito de influencia mediante un espacio ajardinado de forma elíptica cuyo eje, irónicamente, se independiza de los de la fuente. Estas praderas, con pendiente hacia el interior se conciben como espacio de estancia, espera y/o cita.

3. Edificios en el entorno de la plaza

El Edificio España, la Casa Gallardo y el de la Real Compañía Asturiana de Minas se beneficiarán de un sustancial incremento de anchura de las plataformas peatonales frente a su línea de fachada.

4. Iglesia de San Marcos

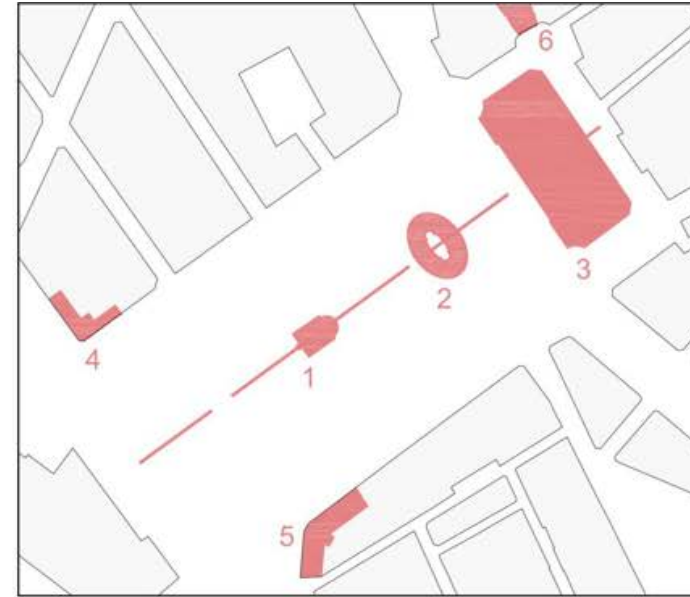
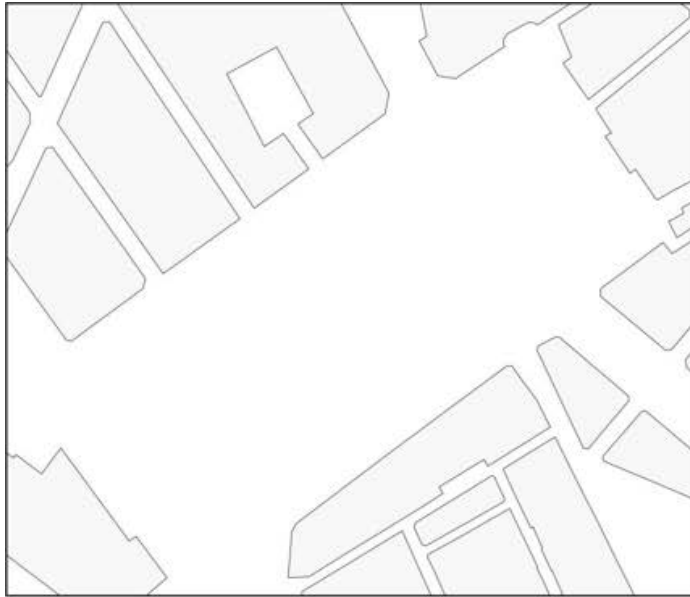
Se ordena un espacio frente a la misma a modo de plaza para la mejor integración del edificio en la trama viaria. Se plantea también el tratamiento de las medianeras allí existentes.



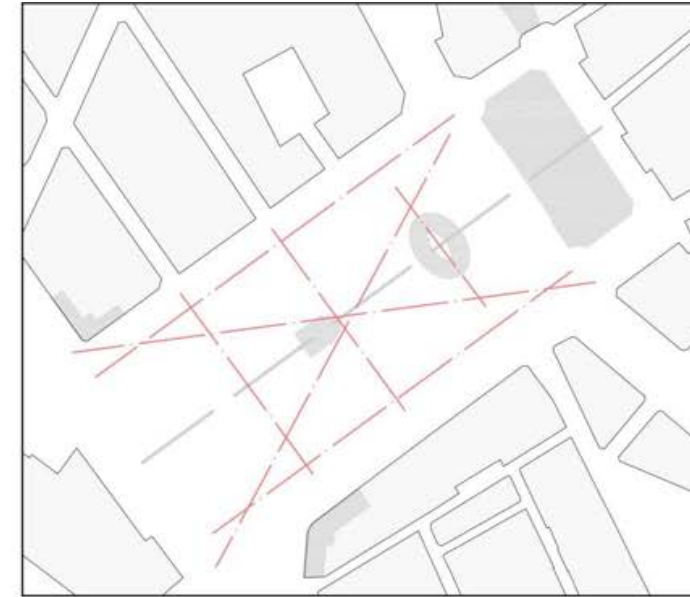
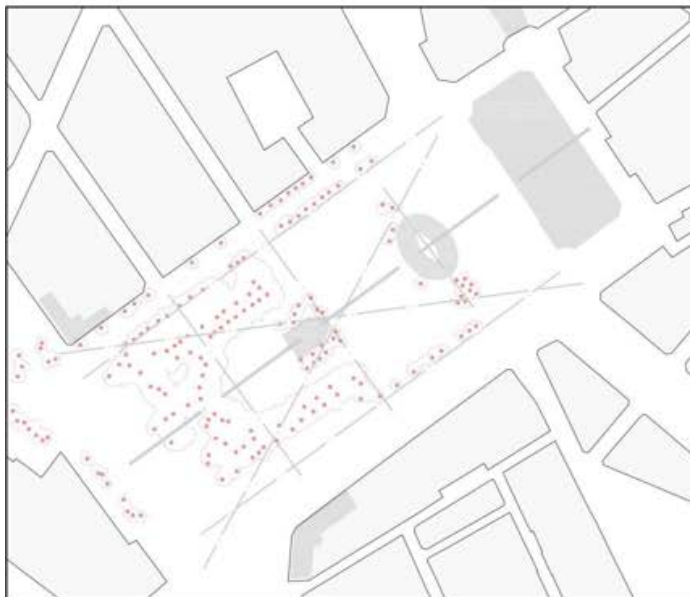
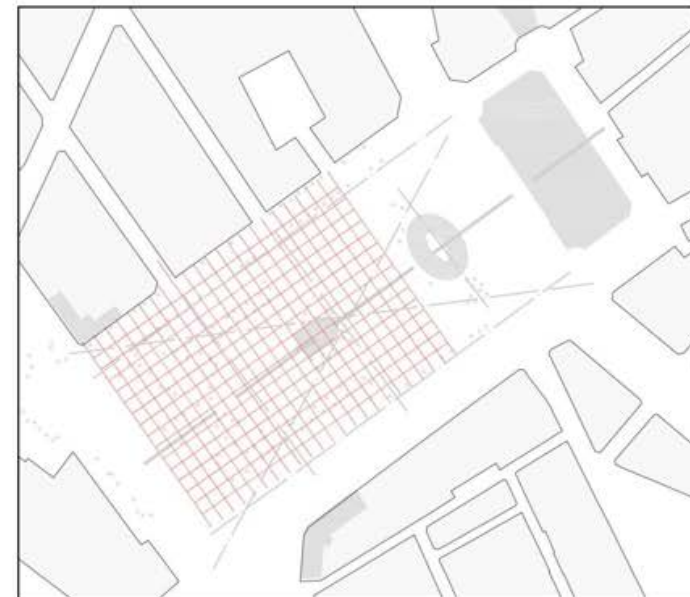
ELEMENTOS GENERADORES DE LA COMPOSICIÓN

Los elementos generadores de la ordenación son a la vez formales y funcionales.

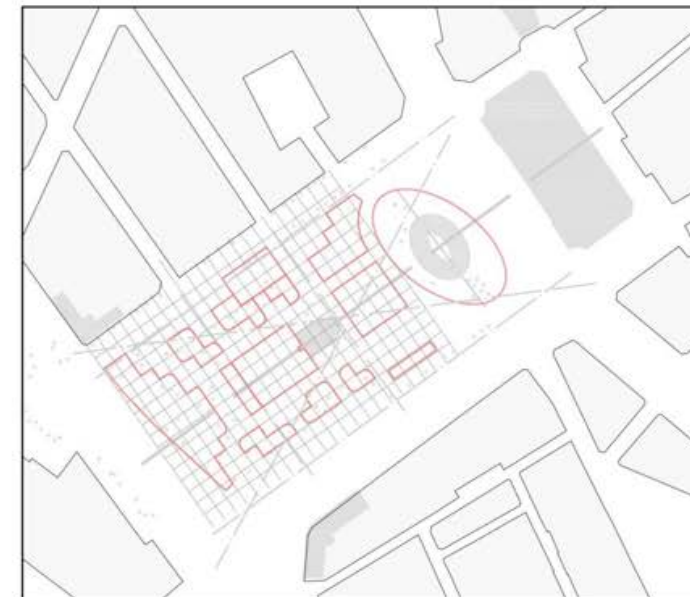
- Se parte de los elementos monumentales y el eje de simetría que generan.
- Se incorporan los ejes de los itinerarios peatonales potenciales.
- La preexistencia del arbolado a modo de una gran sala columnar no ordenada.
- Se incorpora una trama reguladora que permite al ser isotrópa en ambas direcciones una ordenación abierta y modular de los espacios de estancia, jardín y paseo.
- Se refuerza el carácter centrípeto del área de la fuente como punto de encuentro.



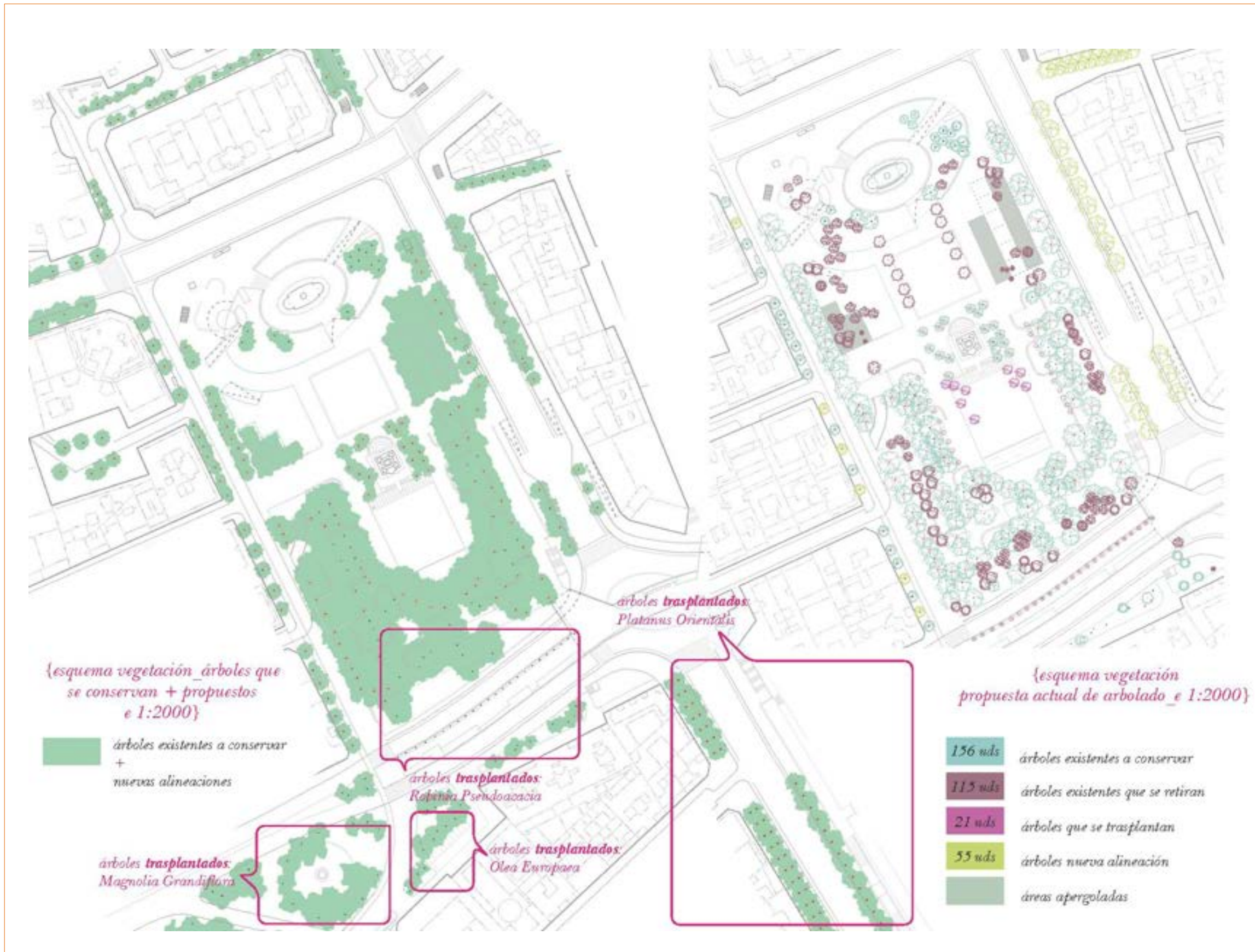
EL EJE DE SIMETRÍA

LOS EJES SECUNDARIOS Y
LOS ITINERARIOS POTENCIALESLOS ARBOLES COMO SALA DE COLUMNAS NO
ORDENADA

LA TRAMA REGULADORA



EL DISEÑO



ARBOLADO

- Se mantiene “in situ” el arbolado de gran porte (esencialmente plátanos) suprimiéndose el que se encuentra en mal estado (cipreses, palmeras, etc...) o aquel que carece de interés (catalpas).
- Se completan alineaciones de plátanos y/o acacias en el viario ampliado por la propuesta salvo en el frente del edificio España.
- Se plantea la poda de plátanos al objeto de minorar el encopado y facilitar el soleamiento del plano peatonal o estancial.
- Se trasplantan al entorno inmediato algunos ejemplares “incompatibles” con la ordenación propuesta (magnolios, aligustres, parte de los olivos inmediatos al estanque, etc...)
- Los magnolios se trasladan al entorno del monumento al Dos de Mayo, los olivos se trasladan a los parterres contiguos a dicho monumento y los aligustres a los del paseo elevado.



PRADERAS , PARTERRES Y APERGOLAMIENTOS Y OTROS PAVIMENTOS

- Se suprimen los parterres “clasicistas” bajo los plátanos y las praderas con magnolios (que se trasladan)del espacio central y del entorno del monumento a Cervantes y el estanque, habilitando en el arranque de los olivos que se mantienen.
- Se proponen – bajo los plátanos - nuevas agrupaciones de praderas “estanciales” y parterres “sensoriales” en base a plantas olorosas y/o de color, combinados enter sí.
- La poda del arbolado aseguraría su solemiento.
- Se habilitarían estos mismos tipos de áreas ajardinadas en el paseo elevado.
- Se plantean sendas extensiones de praderas: una vertiente al espacio central de espectáculos y actividades con graderío incorporado y desarrollada sobre la edificación allí prevista y otra “ataludada” en el flanco sur de la plaza que, acompañando al viario, constituya una barrera acústica.
- Las unidades arbustivas existentes o bien se suprimen por su mal estado de conservación o bien se trasladan a los parterres previstos en el paseo elevado.
- Se contemplan sendos desarrollos apergolados con trepadoras caducifolias que proporcionen umbría a áreas anejas a la edificación prevista.



INVENTARIO VEGETAL

- Nº Árboles
- Existentes actualmente292 uds
 - Se mantienen.....156 uds
 - Se suprimen.....115 uds
 - Se transplantan.....21 uds

Se aporta una relación de las especies arbustivas existentes que por lo general se suprimen.



[especies arbustivas]



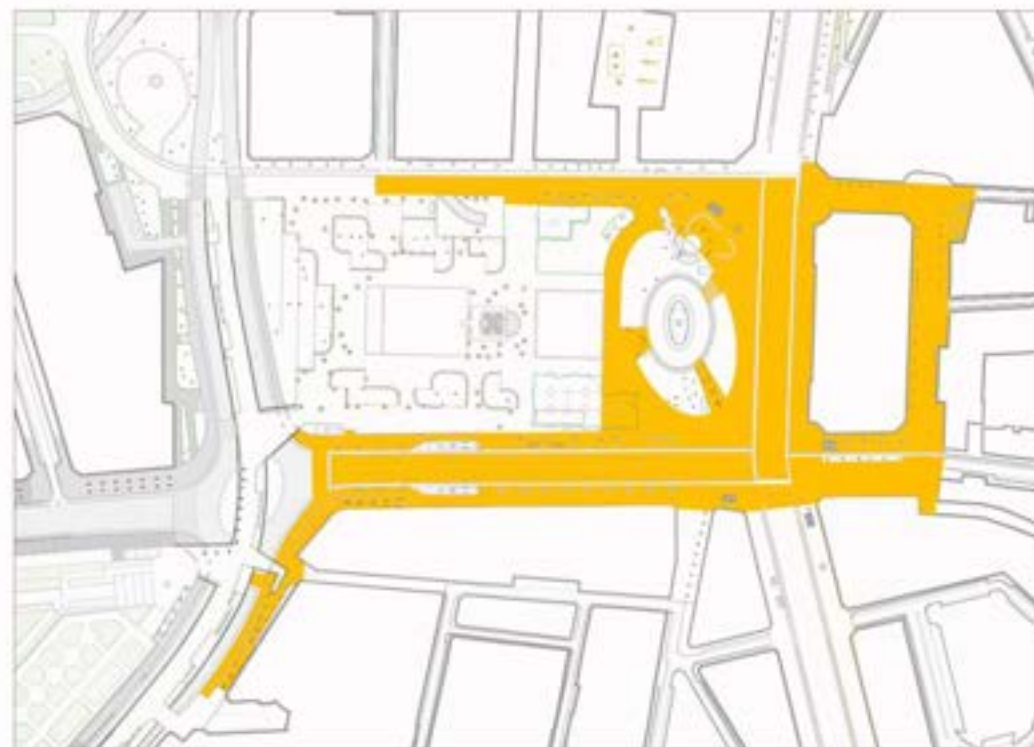
SOSTENIBILIDAD Y ESTRATEGIAS AMBIENTALES I

Mejora de la calidad del aire

- Mantenimiento de la vegetación arbórea y tapizante en el conjunto del ámbito de actuación.
- Reducción sustancial del tránsito motorizado y su velocidad con la reducción equivalente de emisiones de CO₂ y otros gases y partículas nocivas.
- Utilización de casi 25.000 m² de pavimento de adoquín hidráulico depurador. Cada metro cuadrado de éste pavimento "fija" mediante un proceso de oxidación de unos diez años, 8 Kc de CO₂, es decir el equivalente a la capacidad de fijación de un árbol adulto durante ese periodo. En este sentido, con un sobre coste aproximado sobre un pavimento normal de un 20% el efecto es el equivalente a la plantación de 25.000 árboles.

Mejora del ciclo del agua

En la zona del parque se proyecta un pavimento continuo permeable con una red de drenaje que conducirá el agua de lluvia hasta un aljibe desde el que se capturaré el agua para el riego, que se prevé por el sistema de cintas de exudación y/o goteo, que en las praderas se instalarán bajo el césped.



Pavimento absorbente CO₂
24.577 m²



Pavimentos drenantes
16.985 m²
Pradera - 7.020 m² Terrizo - 9.965 m²

SOSTENIBILIDAD Y ESTRATEGIAS AMBIENTALES II

Mejora del micro clima

El control del soleamiento es un instrumento central en esta estrategia. Tanto las especies arbóreas que se mantienen o de nueva plantación, como las trepadoras a plantar en las pérgolas de hoja caduca, garantizando así el soleamiento en invierno y la sombra en verano.

Las especies mayoritariamente utilizadas son el plátano y distintas variedades de wisteria.

La introducción de la amplia lámina de agua transitable con un alto nivel de evaporación, que además estará dotada de nebulizadores, lo que contribuirá decisivamente junto con las áreas ajardinadas y el propio pavimento drenante a elevar localmente la humedad relativa del aire en los meses cálidos.

Reducción del ruido

La drástica reducción del tránsito motorizado en el perímetro de la plaza supondrá una equivalente reducción del nivel de ruido en el interior de la misma.

El ruido producido por el tránsito en el lado oeste de la plaza (M-20/Ferraz) que se mantiene, se controla mediante la creación de una barrera acústica constituida por una pequeña colina artificial de unos dos metros de altura media sobre la calzada.

Sensores y Pantallas informativas

Se instalará una estación de medición y control de emisores, y meteorológica, dotada de pantallas para informar a los ciudadanos.



Lámina de agua
1.867 m²



Barrera acústica



FASEADO

La intervención se plantea en las siguientes fases:

FASE 1: Cambio de uso del viario con mínima intervención en la infraestructura.

Se reducirá la calzada a la anchura propuesta ocupándola con el carril bici y ampliación de aceras

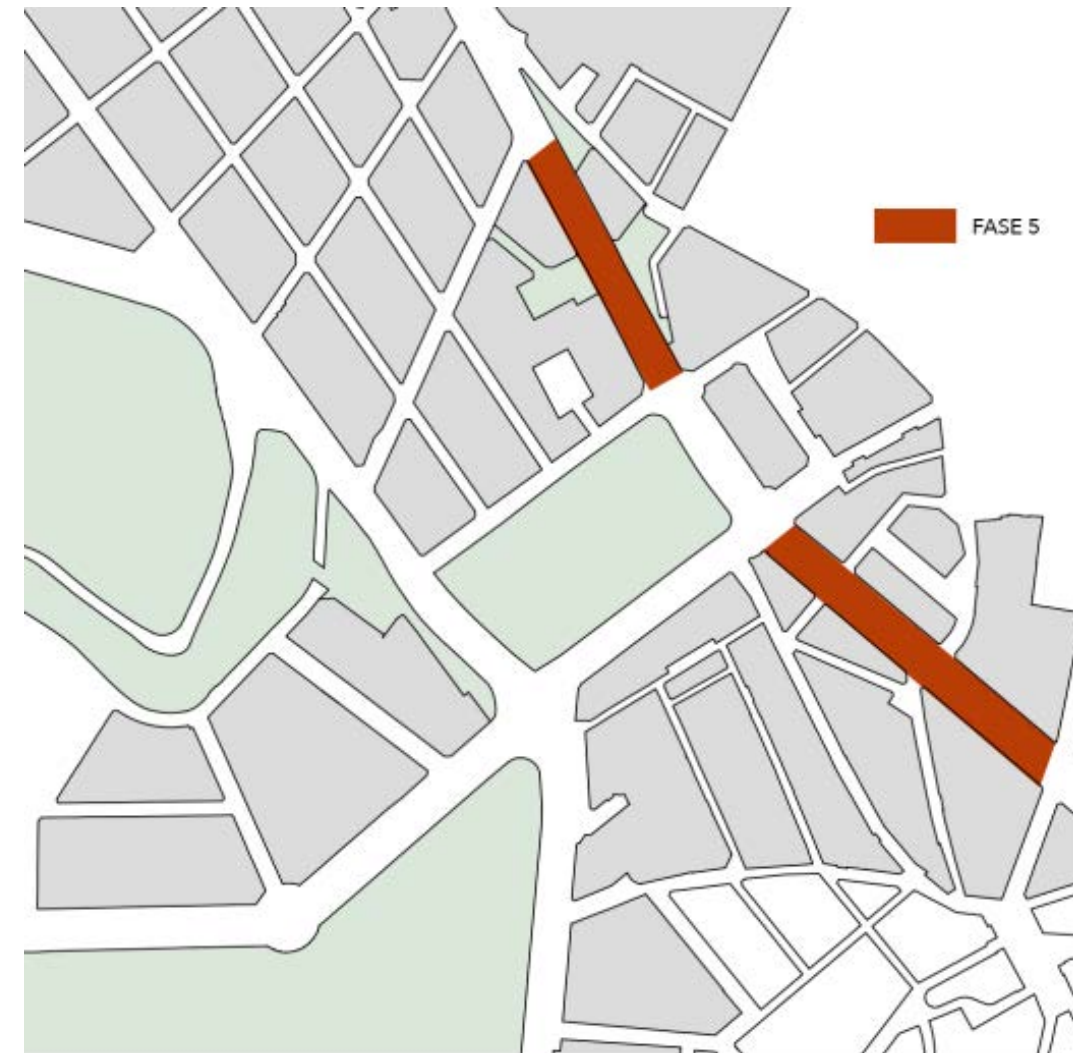
Ventajas:

- Reversibilidad.
- Mínima inversión.
- Rápida implementación.
- Cambios inmediatos en el modelo de movilidad y de utilización del viario por el peatón.

FASE 2: Ampliación de las vías de salida hacia M-30 y N-V y posterior cierre del paso subterráneo bajo la calle Ferraz hacia la calle Irún.

FASE 3: Remodelación integral de la plaza.





FASEADO

FASE 4: Sustitución de la actual estructura en el nudo suroeste por la nueva pasarela peatonal y cambio de rasante del tramo de la calle Bailén entre la salida del túnel y el encuentro con Cuesta de San Vicente.

Modificación de la sección del tramo de la Cuesta de San Vicente entre el nudo y la calle Arriaza.

Reducción a un carril en la entrada desde el túnel desde la M-30.

FASE 5: Rediseño de la pavimentación de la calle de la Princesa (hasta cruce con la calle Ventura Rodríguez) y Gran Vía (hasta cruce con la calle San Bernardo)

FASE 1. Desvío Tráfico y Reversibilidad-----770.000 €

- Acción 1. Campaña de información al ciudadano ----- 150.000€
 Acción 2. Plan de gestión del tráfico. Plan de desvíos y filtrado de tránsito a nivel local a y macro.---- 150.000€
 Acción 3. Modificación del espacio vidrio con actuaciones reversibles
 Calle San Vicente. 200 x10 metros = 2.000 m²
 Calle Princesa - Gran Vía. 700 x 10 metros = 7.000 m²
 Paso elevado. 350ml x 28m = 9.800 m²
 18.800 m2 a 25€/m2 = 470.000 €

FASE 2. Conexión Ferraz - Irún-----242.500 €

- Acción 1. Ampliación del tramo Ferraz - Irún
 Duplicación de carril. 150 ml x 5m = 750 m² x 150€/m². 112.500€
 Ampliación del paso a desnivel. -----100.000€
- Acción 2. Clausura del paso subterráneo
 Plaza de España/Calle Irún. Ud----- 30.000€

FASE 3. Remodelación integral de la plaza-----15.569.100€

- Plaza y viario= 42.562 x 300€ m² ----- 12.768.600
 Lámina de agua y fuentes 867 m² x 1.500€/m²----- 2.800.500

FASE 4. Sustitución de la actual estructura en nudo suroeste-----9.037.500€

- Acción 1: Demolición estructura actual. 2.500 m³ x 250€/m³ = 625.000€
 Acción 2: Modificación rasante primer tramo calle Bailén. 250 ml x 1.500€/ml = 375.000€
 Acción 3. Nueva paralela peatonal. 400 ml x 14 = 56.000m² x 1.000€/m²
 Acción 4. Modificación de la sección del viario en el tramo de la cuesta San Vicente en el tramo entre el nudo y Arriaza
 350m x 34m = 12.250 m² a 150€/m² = 1.837.500€
 Acción 5. Reducción a un carril en la entrada desde el túnel de I M-30. Unidad = 600.000€

FASE 5. Rediseño de la pavimentación y elementos de tramo Princesa y Gran Vía -----2.700.000€

- Acción 1. Tramo calle Princesa (Plaza de España - Ventura Rodríguez)
 250 m x 30 m = 7.500 m² a 150€ m². = 1.125.000€
 Acción 2. Tramo Gran Vía (Plaza de España - San Bernardo)
 300 m x 35 m = 10.500 m² a 150€/m² = 1.575.000 €

TOTAL INVERSIÓN ----- 28.319.100 €**PRESUPUESTO**

A continuación se muestra el presupuesto estimado para las distintas fases del proyecto.

