



6 de marzo de 2019. Nota de prensa

El diseño urbano de la conexión entre la Universidad y Valentín Niño, **marginada al peatón.**

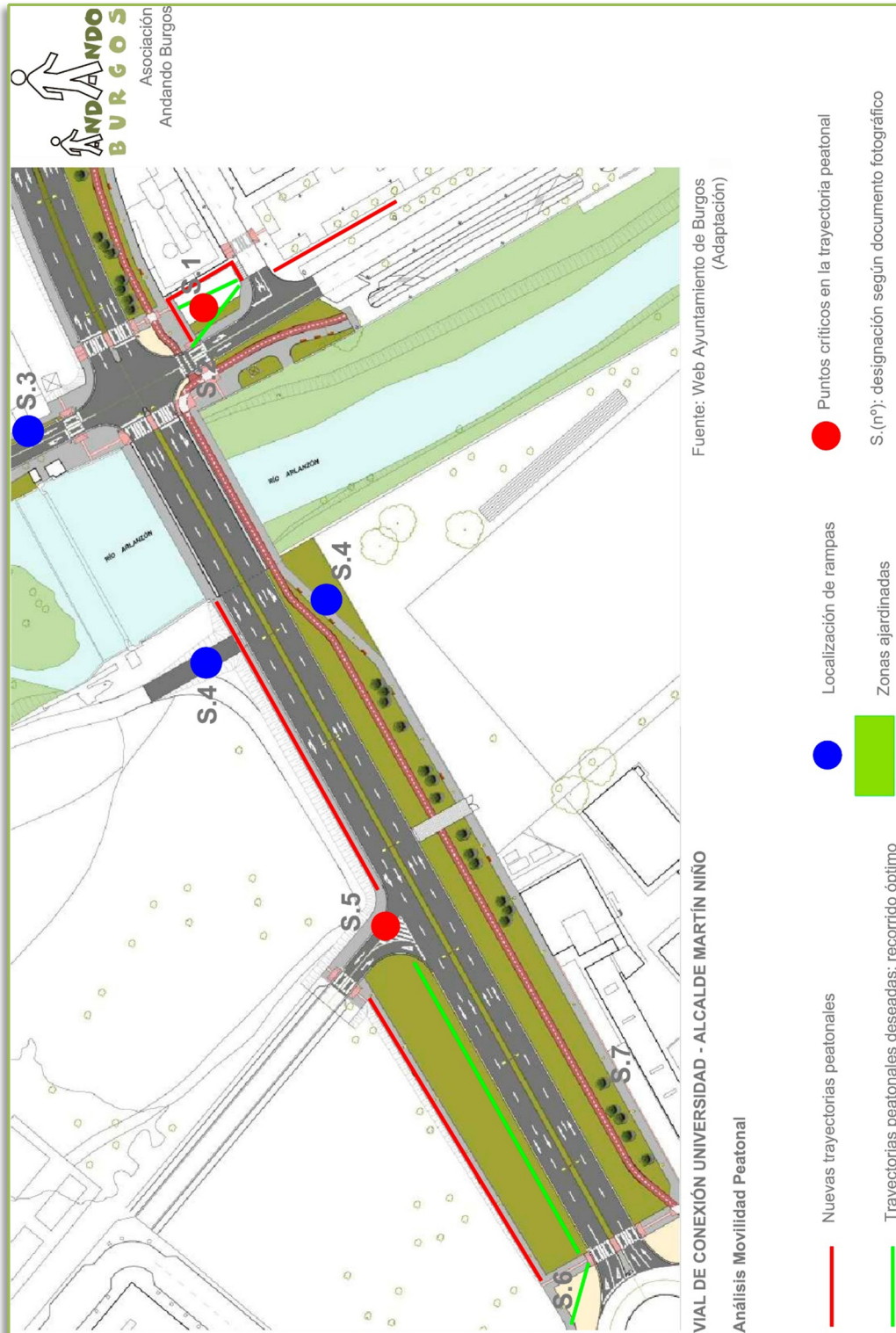
La nueva conexión permitirá, a priori, satisfacer las necesidades de los vehículos, especialmente las de los motorizados, quienes a través de este nuevo vial, podrán bordear la ciudad sin penetrar en zonas céntricas. Sin embargo y hasta el momento, según se deriva del uso del primer tramo abierto hace unas semanas, no atiende con solvencia a las necesidades de los viandantes, ni a lo largo de su recorrido, ni en las zonas aledañas.

1. El nuevo tramo obliga a los peatones a realizar recorridos más largos de los esperables y a superar, puntualmente, pendientes de excesiva inclinación.
2. El diseño de los espacios peatonales obliga a itinerarios truncados innecesariamente por la dotación de espacios ajardinados, mal dispuestos. Por ser errados, nadie deberá extrañarse de que los viandantes materialicen alternativas lógicas de recorrido en la búsqueda de sus trayectorias más cortas a través del césped... por ejemplo, frente al edificio de I+D+I de la Universidad o junto al edificio de Las Rebolledas.
3. Hasta el momento, no hay arbolado ni mobiliario urbano que complementen necesariamente la calidad de la zona y mejora de los desplazamientos a pie. Además, durante buena parte del día, la acera oriental es excesivamente sombría al estar situada en una cota más baja que todo el vial y en concreto, por debajo de la vía ciclista que, en su momento, debería haber sido proyectada de forma integrada en la calzada.

Hoy en día, cuando se habla de comunicar o conectar no se puede pensar solo en los coches y no se puede obviar que las infraestructuras también deben servir para los medios de transporte más sostenibles, especialmente la marcha a pie.

Fdo. Asociación Andando Burgos

1. Plano de situación:



2. Complemento fotográfico: análisis de las diversas situaciones:

Situación S.1



TRAYECTORIAS

Se plantea una nueva zona ajardinada interrumpiendo la trayectoria "natural", u óptima, que daría continuidad al desplazamiento a pie a lo largo de la Avda. Costa Rica.

Situación S.2



TRAYECTORIA

La misma superficie ajardinada, impide un recorrido lógico en la búsqueda del cruce peatonal indicado en la primera imagen de la primera situación descrita.

Para ambas situaciones, se propone la reinterpretación de la zona ajardinada, abriendo dos pasos: uno, comunicando la trayectoria de la acera Norte de la Avda. Costa Rica, y otro, el que garantice la comunicación en diagonal entre paso de peatones de Avda. Costa Rica y el situado en la calle Las Rebolledas (primera imagen de situación 1).

Situación S.3



RAMPAS

La excesiva cota resultante en el encuentro entre Avda. Costa Rica y el nuevo vial, genera un desnivel en la rasante de la calzada que se traduce en pendientes prolongadas en las aceras o de excesiva inclinación.

Se plantea complementar con elementos de "pasamanos" para auxiliar al desplazamiento a pie.

Situación S.4



RAMPAS

La cota a la que se desarrolla el vial, genera pendientes de importante inclinación. En el caso de la acera expuesta (acera Este-oriental- del vial), debería analizarse con lo exigido en O.M/VIV/561/2010 para entornos urbanizados.

Se sugiere la misma solución para, al menos, el caso de la acera del vial.

Situación S.5



TRAYECTORIAS

Se interrumpe flagrantemente la trayectoria óptima para el recorrido peatonal. Se diseña el encuentro entre vial y calle local, con radios que atienden a exigencias propias de encuentro entre carreteras y velocidades no urbanas.

Situación S.6



TRAYECTORIAS

Zona Sur del vial. El diseño obvia la lógica del desplazamiento hacia el Este del vial y propone una solución en ángulo recto, obligando a describir una trayectoria forzada de difícil cumplimiento.

La solución pasaría por haber generado, además, un camino interior pavimentado (o delimitado), en diagonal, y orientado hacia el paso de peatones.

Situación S.7



PAVIMENTO

Se observan pequeños desperfectos en la superficie del pavimento.