

Estudio del anteproyecto de “Nueva avenida comercial - remodelación calle Vitoria” y sus alternativas

La asociación *Andando Burgos* presenta ante la opinión pública un análisis somero de lo que se ha hecho público del Estudio de Alternativas para una “Nueva avenida comercial - remodelación Calle Vitoria”, puesto en conocimiento de la ciudadanía en <https://plangamonal.aytoburgos.es/Actuaciones/INF/CalleVitoria/ficha.aspx>. Decimos esto porque no tenemos conocimiento del Estudio de alternativas completo, si es que existe, donde deberían estar expresados los objetivos generales y específicos, el análisis y el diagnóstico, los criterios técnicos de actuación y las estrategias que dan lugar a las tres alternativas, con su correspondiente justificación. Es evidente que nuestro esfuerzo por contribuir a una mejor definición de las soluciones sería más productivo si tuviéramos toda la información. Nuestro análisis no puede sino referirse y circunscribirse a un texto relativamente breve y tres planos. No disponemos de más información. A decir verdad, tampoco la hemos solicitado. Trabajamos con el material que se ha presentado públicamente.

No valoramos la oportunidad de la propuesta. La consulta pública ha sido ya realizada. No entramos a valorar tampoco ni el modo en que esa consulta se ha hecho ni el resultado de la votación ni las conclusiones que el equipo de gobierno municipal parece haber extraído. El objeto de nuestro informe es contribuir, del modo más objetivo, práctico y útil posible, a la consideración de todos los aspectos que la administración municipal deberá tener en cuenta para definir con el mayor acierto la remodelación de la calle Vitoria como avenida moderna y acogedora bajo el principio de la movilidad urbana sostenible.

Este informe que a continuación se presenta, está estructurado de la siguiente forma:

1. Introducción y cuestiones previas.
2. Análisis del ‘Estudio de Alternativas’.
 - 2.1. *Análisis general de las alternativas.*
 - a) Trazados y secciones-tipo.
 - b) Funcionalidad e infraestructura (transporte público, movilidad ciclista y peatonal).
 - c) Calidad estancial (verde urbano y mobiliario).
 - d) Accesibilidad universal.
 - 2.2. *Análisis comparativo de las alternativas.*
3. Problemas relevantes y conclusiones.

1. Introducción y cuestiones previas

Nuestro objeto de análisis es el planteamiento técnico para la remodelación urbana (reurbanización y modificación de la sección de la calle) de la calle Vitoria en el tramo comprendido entre su intersección con la calle Santa Bárbara y con la avenida Derechos Humanos, en la ciudad de Burgos.

Son conocidas la mayor parte de las deficiencias a subsanar en el tramo de estudio. Porque la calle presenta un diseño obsoleto e inapropiado en dos grandes cuestiones: la primera, el reparto espacial de los modos de circulación, que no atiende a la demanda actual ni a las modernas tendencias de movilidad urbana sostenible; la segunda, la cualidad urbanística del espacio público y el diseño del espacio estancial, con carencias significativas en la dotación de elementos indispensables.

Además, hay factores sociales a tener en cuenta, como, por ejemplo: encontrar las condiciones más favorables para un uso complejo de las aceras que proporcione vitalidad urbana, para el envejecimiento activo, para el uso del transporte público de calidad y para el estacionamiento de los automóviles.

La consulta pública municipal ha planteado tres alternativas. Todas ellas obedecen, según sus autores, a “ganar espacio para el peatón, reduciendo el espacio de rodadura, y recuperar el carácter relacional y colectivo de la calle”. La finalidad es loable.

Ahora bien, *Andando Burgos* entiende que se comete un error inicial en todo el planteamiento. Cualquier propuesta debería entenderse en función de un diagnóstico de la movilidad cuando menos en el barrio, el cual conllevaría, de uno u otro modo, realizar intervenciones complementarias en las calles aledañas o perpendiculares, pudiendo ser pertinente, así, una ampliación parcial de la intervención a los tramos contiguos de la propia calle Vitoria. La actuación no puede ser solo de diseño urbano y no puede entenderse como mera pieza separada sin considerar qué ocurre u ocurrirá en calles tan significativas como Santiago Apóstol, Derechos Humanos, Federico García Lorca o Luis Alberdi, cuyas configuraciones actuales pueden contrastar con la remodelación pretendida en la calle Vitoria. Asimismo, las pretendidas intervenciones en Francisco Grandmontagne o Roma, denominadas como “peatonalizaciones”, deberían guardar armonía con la citada remodelación, especialmente en el sentido que a continuación indicamos.

En primer lugar, es imprescindible el calmado del tráfico en la ciudad como condición para una avenida amable, trabajando para una disminución del volumen del tráfico en toda la zona y aminorando el impacto de la circulación no residencial o sin necesidades comerciales.

Para el objetivo de la disminución del volumen de tráfico, resulta pertinente ampliar la zona de estudio y atender a aquello que genera el volumen de tráfico actual y a aquello que condiciona el modo de transporte elegido. En este sentido, sería pertinente trabajar aspectos de forma paralela a esta intervención, como la mejora de la movilidad al trabajo en los polígonos industriales del este de la ciudad, cercanos a la zona intervenida.

Para el objetivo de minimización del impacto de la circulación en la calle, sería deseable trabajar fundamentalmente el tráfico de búsqueda de estacionamiento. Aparte de otras actuaciones dirigidas a crear plazas de estacionamiento, este escenario conllevaría cambios importantes en la dinámica actual del movimiento de coches en todo el conjunto de manzanas que configuran esta zona de la ciudad, procurando la inversión de sentidos y la evitación de cruces en recto de la calle Vitoria.

A partir de estos dos objetivos, sería plausible la simplificación de secciones de las calles convergentes o prolongaciones, como la calle Centro o las citadas Luis Alberdi o Federico García Lorca, así como las intersecciones extremas (con calle Santa Bárbara y la propia Avda. Derechos Humanos), cuya configuración propuesta obedece a una intervención acotada y poco realista, presentando, como veremos, algunos de los problemas más significativos.

Con todo ello, la modificación de la sección-tipo actual sería recibida con mayor respaldo social en el entendimiento de que la dinámica del conjunto permitiría las funciones esenciales, con tan sólo el tráfico estrictamente necesario, a la vez que se realizarían las bondades que se proponen para el transporte público, la movilidad ciclista y, en general, para la peatonalidad en la zona.

Finalmente, no es menos importante abordar el tema de la participación ciudadana, que habrá de extenderse a todo un proceso integral de diálogo social, lo que contribuiría a obtener un resultado óptimo y pacífico.

2. Análisis del 'Estudio de Alternativas'

Es bien conocido que el estudio de alternativas que se ha puesto en consideración de los ciudadanos es en realidad un breve texto conjunto y tres planos de alternativa. Es este material el que sometemos a estudio.

Procedemos a un análisis en dos partes: por un lado, un análisis general y temático (apartado 2.1) y por otro lado un análisis específico de cada una de las tres alternativas (apartado 2.2).

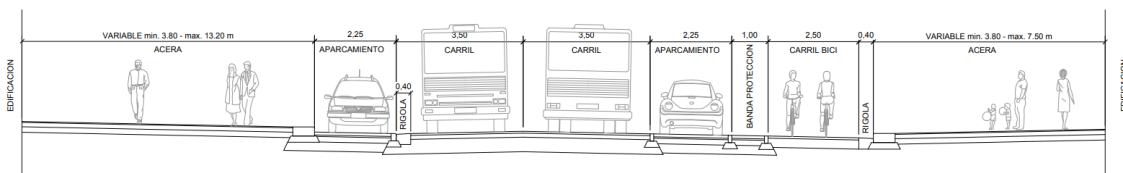
2.1. Análisis general de las alternativas

Desglosamos en cuatro subapartados este análisis general: a) Trazados y secciones-tipo; b) Funcionalidad e infraestructura (transporte público, movilidad ciclista y peatonal); c) Calidad estancial (verde urbano y mobiliario), y d) Accesibilidad universal.

a) TRAZADO Y SECCIONES-TIPO

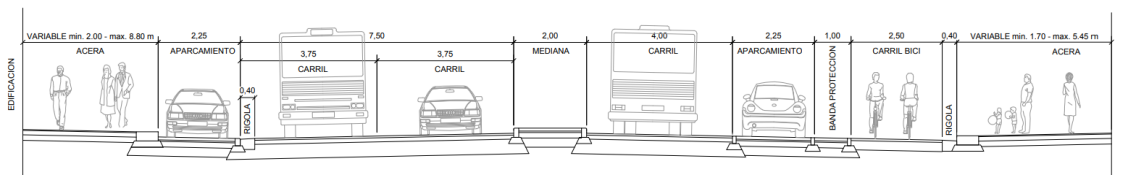
ALTERNATIVA I

- 2 carriles de circulación (3,50 m x 2).
- 2 bandas de aparcamiento en línea (2,25 m) + 1 banda de protección (1 m).
- 1 carril bici bidireccional en calzada (2,50 m).
- Aceras anexas de anchura variable (3,80 a 13,20 m), incluyendo banda de equipamientos.



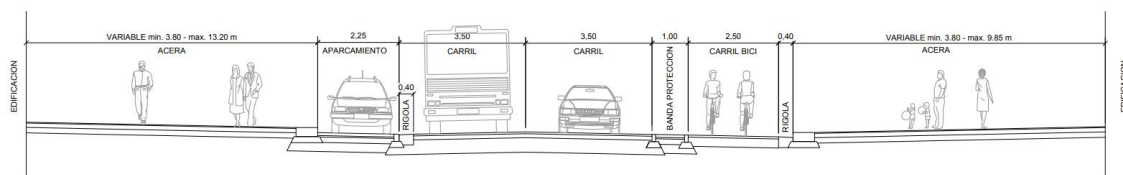
ALTERNATIVA II

- 3 carriles de circulación (3,75 m x 2) + 4 m.
- Mediana de separación de sentidos (2 m).
- 2 bandas de aparcamiento en línea (2,25 m) + 1 banda de protección (1 m).
- 1 carril bici bidireccional en calzada (2,50 m).
- Aceras anexas de anchura variable (1,70 a 8,80 m), incluyendo banda de equipamientos.



ALTERNATIVA III

- 2 carriles de circulación (3,50 m x 2).
- 1 banda de aparcamiento en línea (2,25 m) + 1 banda de protección (1 m).
- 1 carril bici bidireccional en calzada (2,50 m).
- Aceras anexas de anchura variable (3,80 a 13,20 m), incluyendo banda de equipamientos.



Las alineaciones que marcan las edificaciones son los bordes de la sección de la calle. Las secciones-tipo propuestas establecen un reequilibrio del espacio viario para atender con mayor acierto a la movilidad peatonal y para incorporar un nuevo espacio reservado para la movilidad ciclista, hasta ahora inexistente. Las tres alternativas disminuyen significativamente el espacio de calzada destinado hasta ahora a la movilidad de coches (incluido su estacionamiento) y pretenden una mejora funcional de la operatividad del transporte público, de la carga y descarga de mercancías y de otros servicios como la recogida de basuras.

Esta es, sin duda, la parte positiva de la propuesta en general, aunque, analizando cada alternativa en términos funcionales, se observan algunas circunstancias diferenciales. Veamos.

b) FUNCIONALIDAD E INFRAESTRUCTURA (TRÁFICO, TRANSPORTE PÚBLICO, MOVILIDAD CICLISTA Y PEATONAL)

Las dos primeras alternativas plantean una circulación de los medios motorizados (coche y bus) en los dos sentidos posibles, mientras que la tercera opción simplifica la circulación exclusivamente al sentido hacia el centro de la ciudad.

En todas las alternativas el transporte público adquiere un mayor protagonismo, especialmente en la adecuación de paradas y ubicación y relación con los pasos de peatones, a pesar de que ninguna opción establece un carril reservado o exclusivo.

La movilidad ciclista cuenta con infraestructura propia, a cota de calzada y separada del tráfico de vehículos motorizados por una banda de aparcamiento. Se plantea una sola trayectoria con uso bidireccional, entroncando con lo existente y con lo previsible en los extremos.

Las aceras son ampliadas y se propone una reordenación de espacios dedicando una banda reservada exclusivamente para la incorporación de equipamiento urbano y liberar así el espacio dedicado exclusivamente al tránsito a pie.

– *Observaciones generales en relación con el tráfico:*

Es obvio que disminuye la capacidad de la vía, pero un nivel de servicio adecuado guardará estrecha relación con las consideraciones que indicábamos en la introducción. Así, es esperable y deseable la disminución del volumen de tráfico, aunque es preciso trabajar paralelamente cuáles habrían de ser los sentidos de circulación de las calles convergentes. Incluso el de la propia calle San Bruno, que, aunque completa la intervención propuesta simplificando el espacio de circulación, actualmente sobredimensionado, podría ser determinante para un rediseño de los sentidos de circulación del primer tramo de la calle Santiago, si bien esta podría dimensionarse perfectamente con un único carril posibilitando potencialmente una opción extra no tenida en cuenta aún: ser ciclocalle.

La intervención se acota entre la calle Santa Bárbara y la Avda. Derechos Humanos, cuyas secciones no se modifican, y fuerza a proponer o bien giros a la izquierda reservando espacio de calzada para ello y a la ejecución de alguna isleta (alternativas I y III, en el cruce con Santa Bárbara) o bien a proponer glorietas con dos carriles interiores forzando el desvío de la trayectoria de la vía ciclista y provocando una interferencia con el espacio peatonal así como un desvío excesivo de los propios cruces peatonales (alternativa II en el cruce con Santa Bárbara y en las tres alternativas, en el cruce con Derechos Humanos).

En cuanto a la dinámica de movimientos de tráfico, las dos primeras alternativas seguirían permitiendo la circulación en los dos sentidos de la calle Vitoria, mientras que la tercera alternativa simplifica la circulación a un único sentido, el que se dirige al centro. Sin embargo, esta última propuesta es significativamente problemática. En realidad, el sentido este de

circulación se intenta resolver a través de la calle Santiago Apóstol, proponiendo un incremento de capacidad de dicho viario. Resultaría un escenario incongruente con la pacificación del tráfico esperable en la zona e incluso contraproducente en cuanto a la mejora de la vitalidad urbana que requiere esta calle. Los sentidos únicos de las calles son una respuesta muy discutible y, sobre todo, no puede proponerse una solución para una calle cuando se genera un problema en otra sin proporcionar una solución similar. Además, la tercera alternativa supondría, según sus proponentes, la ejecución de una nueva rotonda en la Avda. Derechos Humanos, una solución que, según lo explicado anteriormente, forzaría a trayectorias peatonales más largas e inseguras, pero que además provocaría mayor presión de tráfico en dicha avenida y en su continuación por la calle Federico García Lorca, actualmente sobredimensionada. El cruce entre la calle Santiago y la Avda. Derechos Humanos (también entre Santiago y Luis Alberdi) merecería una simplificación significativa en favor de la peatonalidad y seguridad vial por presentar actualmente problemáticas de visibilidad (por localización de los estacionamientos en cruce) y dificultad de cruce en doble fase semafórica o escasez de tiempos semafóricos o solape de ámbar coincidente con fase de verde peatonal. En definitiva, esta tercera alternativa no reduciría volumen de tráfico y generaría otras problemáticas en diversas calles de la zona de estudio y a los medios activos de desplazamiento.

Igualmente, para optimizar la solución en la calle Vitoria cobra especial relevancia atender a los sentidos de circulación en todo el entramado de viales adyacentes. La actuación será tanto más exitosa cuanto menor sea el tráfico de paso y la agitación del mismo con propósito de búsqueda de aparcamiento. Así, sería esperable analizar las bondades o perjuicios de poder atravesar la propia traza de la calle Vitoria desde calles perpendiculares determinando si este tipo de movimientos son necesarios para una correcta funcionalidad o si, por el contrario, son atrayentes para la búsqueda de aparcamiento. En este mismo sentido, sería recomendable estudiar otras situaciones de circulación como el cruce de la calle Santiago desde la Plaza San Bruno buscando la Avda. Constitución. Aspecto que tiene mucho que ver con la propia funcionalidad actual de la propia plaza, donde se genera una circulación muy frecuente y de búsqueda de aparcamiento. Habría que simplificar el tráfico al estrictamente necesario en la zona y esto pasa por estudiar si todas las posibilidades de circulación actuales han de ser mantenidas. La idea a mostrar con ello es la de entender que un vehículo que penetre en cualquiera de las calles convergentes con la calle Vitoria, lo hará o por ser residente o por realizar una actividad netamente de carga y descarga (comercial), pero nunca por atravesar de un modo sistemático el conjunto de manzanas con otros propósitos.

En este estudio de dinámica de movimientos y toda vez que se descartara en este sentido lo propuesto por la alternativa III, la calle Santiago Apóstol exigiría ser repensada en términos estrictamente circulatorios y especialmente en su primer tramo comprendido entre calle Vitoria y calle San Bruno. La sección actual sería incomprensible en una actuación integral de movilidad urbana sostenible, si bien, atendiendo a ese análisis conjunto de sentidos de circulación, en una supuesta propuesta de inversión de circulación de la calle San Bruno, los dos carriles existentes pero adaptados a un doble sentido de circulación, podrían determinar una solución ciertamente alternativa. No obstante, la apuesta valiente y más congruente con los principios de movilidad

buscados, pretendería simplificar la sección a un único carril para acoger, como se indicaba inicialmente en este apartado, a la bicicleta como un medio más integrado en la actividad circulatoria del barrio.

Para finalizar esta breve exposición de dinámica de circulación, reiteramos la inconveniencia de apostar sistemáticamente por la implantación de rotondas como solución óptima para la resolución de encuentros de calles importantes. Hay que estudiar cada caso y evitar fórmulas preestablecidas. Como hemos visto, compromete en gran medida a los medios de desplazamiento activos (también al transporte público) y exige una gran superficie de actuación, al menos, tal y como se plantean.

Por su parte, la dotación de aparcamiento, a falta de un análisis pormenorizado, se entiende como adecuada especialmente en las alternativas I y II. La supuesta escasez de oferta de la alternativa III para este cometido dependerá de otros factores y propuestas en la zona.

– *Observaciones generales en relación con el transporte público:*

El servicio se propone con dos paradas por sentido en el caso de las dos primeras alternativas. En la alternativa III, tan sólo se mantendrían las de sentido centro de la ciudad.

En sentido este las dos paradas de las dos primeras alternativas se sitúan cercanas a los cruces peatonales, pero no así en el sentido centro, pudiendo ser este un aspecto a mejorar.

La distancia entre paradas se entiende adecuada en las dos primeras alternativas (aunque sería necesaria su revisión en función de la proximidad a cruces peatonales), pero en la alternativa III parece no atenderse adecuadamente la zona este de la calle o bien por carencia de parada o bien por ser necesarias una mayor separación y una mejor ubicación de las propuestas.

Asimismo, sería pertinente dotar de marquesinas al mayor número posible de paradas, dignificando la espera del usuario y su protección frente a condiciones climatológicas adversas. El diseño de las paradas según el plano propuesto se adecuaría a normativa, incorporando, además, los elementos de accesibilidad universal necesarios, aunque como se indica en el siguiente apartado, existe una problemática en este sentido con respecto a la ubicación de la vía ciclista.

– *Observaciones generales en relación con la movilidad ciclista:*

La principal bondad es la creación de una infraestructura específica ciclista y a cota de calzada. Sin embargo, la solución en los extremos es un paso atrás en el camino a un diseño que permita una convivencia apropiada con la movilidad peatonal.

Por un lado, en el extremo oeste, en la intersección con Santa Bárbara, se produce un cruce de trayectorias (ciclista y peatonal), más agresiva en la alternativa II, además de provocar un desvío a la propia trayectoria ciclista poco deseable para un usuario en bici (también indeseable, como veremos a continuación, para la movilidad peatonal).

En el extremo este, la trayectoria ciclista también se rompe respecto a la linealidad esperada, por la ejecución de la glorieta, forzando a la misma a una interferencia con los espacios peatonales, no solo en la futura prolongación sino desde el momento en el que se ponga en servicio la vía ciclista.

Por tanto, la solución en extremos es mejorable, pero, además, enlazando con la idea de ser necesaria una intervención a mayor escala, parece poco conveniente mantener la infraestructura ciclista existente por acera junto a la fachada del cuartel militar de calle Vitoria. Porque pensar simplemente en una conexión fácil con lo existente es perpetuar un diseño inadecuado tanto para peatones como para ciclistas.

Igualmente puede resultar problemática la continuidad del carril bici tras las paradas de bus. En estas zonas se eleva necesariamente el carril a cota de acera, pero el diseño, según la información gráfica disponible, puede dar lugar a una interpretación ambigua del uso de ese espacio que, necesariamente habría de diseñarse destacando la prioridad peatonal tal y como se explica en el siguiente apartado. Enlazando además con lo citado en el anterior punto, el diseño debería atender convenientemente a la discontinuidad que generaría la vía ciclista en la banda direccional que guía a las personas ciegas.

Finalmente, a falta de una mejor descripción de las zonas de equipado urbano, no se tiene claro que vaya a haber estacionamiento de bicicletas, pero de ser así, parece que se optaría por su ubicación en la acera contraria a la de la ubicación de la vía ciclista, lo cual sería evidentemente un aspecto por revisar. Igualmente cabe señalar que el criterio de ubicación habría de guardar armonía y ser homogéneo con el que recientemente acaba de establecer el propio Ayuntamiento; el de ubicar estas en lugares determinados de la calzada.

– *Observaciones generales en relación con la movilidad a pie:*

Es obvio que se incrementa en todas las alternativas el espacio peatonal destinado al tránsito y estancia mediante el incremento de anchura de aceras. Es el cambio más evidente y rotundo.

Al mismo tiempo, aparentemente mejora la permeabilidad de la calle por la incorporación de nuevos cruces peatonales. Sin embargo, se observa algún aspecto negativo en cuanto a su ubicación o a su carencia en algún punto. Así:

La alternativa I propone 7 cruces peatonales (6 actuales), con mejora importante en el encuentro con Francisco Grandmontagne por incorporación de un cruce nuevo, completándose adecuadamente las cuatro posibilidades de trayectorias deseadas. Esta misma idea debería haber sido planteada en el cruce con la calle San Bruno, al existir actualmente una demanda real (línea de deseo), de cruzar por un punto más, especialmente para acceder a la parada de bus en sentido centro. Esta alternativa no contempla un cruce peatonal, necesario, que proceda de la acera oeste de la calle Santa Bárbara. Y quizá sería pertinente incluir un cruce peatonal en las proximidades de la intersección con calle Alfonso XI y reubicar el cercano a la calle Centro, todo ello, en cumplimiento, además, del artículo 21 de la Orden ministerial O/VIV/561/2010.

La alternativa II propone 8 cruces peatonales (recordamos: 6 actuales), uno más que la alternativa I, pero pierde un cruce muy importante, el que da continuidad por la acera norte de la calle Vitoria para atravesar la calle Santa Bárbara. Parece derivarse de la propuesta que el cruce peatonal ganado en la prolongación de la acera oeste de la calle Santa Bárbara, se entiende como un recorrido alternativo a la realidad actual. Es un diseño que no atiende al punto de vista del viandante. El desvío propuesto por el norte de Santa Bárbara, como se había visto al analizar la movilidad ciclista, es del todo inapropiado, además de provocar una interferencia inadmisibles entre trayectorias peatonal y ciclista en un espacio netamente peatonal. Asimismo, lo expuesto para el cruce de San Bruno o calle Centro en la alternativa I es válido igualmente en este caso.

La alternativa III es la que plantea sin duda una mejora sustancial de la permeabilidad transversal. Especialmente en cuanto a número de cruces peatonales, en este caso, 10. No obstante, parece ser mejorable su ubicación tanto por su relación con el transporte público como por su ubicación respecto a los encuentros con calles perpendiculares. La permeabilidad longitudinal, esto es, respecto a las calles perpendiculares, también parece mejorar en algunos puntos, especialmente en el cruce con la barriada Juan XXIII en la continuación de calle San Bruno. Sin embargo, esta solución, donde debe gozar de prioridad de paso el viandante, no se contempla en el resto de calles que convergen con la acera norte de la calle Vitoria, donde también se entiende pertinente, salvo (y a priori), en el encuentro entre calle Lavaderos y Grandmontagne. Es acertado igualmente intervenir con esta técnica en la calle Pablo Ruiz Picasso.

Dada la prioridad de cruce que determina esta herramienta, no es preciso ni deseable pintar paso de peatones tal y como se sugiere en el plano de la alternativa II ni desaprovechar su bondad de diseño, como en la alternativa III, donde aparentemente se “rompe” la prioridad peatonal.

Reiteramos en este punto la necesidad de destacar la prioridad peatonal, sin ambages, en toda el área perimetral de las paradas de bus. Apostar por un diseño adecuado (pintura o textura diferenciada), favorecerá una mejor interpretación en el uso de estas zonas relegando a la circulación de la bicicleta a un necesario y entendible segundo plano.

Por último, debemos reiterar que las rotondas o glorietas perjudican sobremanera a las trayectorias peatonales directas o deseadas, forzando a realizar recorridos innecesariamente largos, por lo cual deberían ser evaluadas de nuevo.

Otro aspecto importante a ser revisado es la ubicación de algunos elementos de mobiliario, estacionamientos, paradas o contenedores respecto a los cruces peatonales, pudiendo afectar a la visibilidad mutua conductor-peatón. En algunos puntos parece que va a estar comprometida: (ej.- cruce entre calle Francisco Grandmontagne y calle Vitoria en el cruce peatonal este de las tres alternativas; por ubicación de contenedores).

c) CALIDAD ESTANCIAL (VERDE URBANO Y MOBILIARIO)

El verde urbano en sentido extenso es un asunto muy relevante para obtener una avenida amable que consiga el objetivo expresado del carácter relacional y colectivo de la calle. Y entre las posibilidades de diseño del verde urbano, el arbolado es un elemento primordial. En relación con ello, el mobiliario urbano, en especial los bancos y lugares de estar, resulta otro asunto clave. Sin embargo, ni uno ni otro asuntos mencionados parecen ser suficientemente apreciados o han resultado en esta fase de estudio de alternativas un tema secundario.

Por la escasa información ofrecida, parece intuirse una disposición escasa de arbolado (por ejemplo, no parece existir una dotación suficiente en la acera norte, donde en determinadas épocas del año daría muy buen servicio) y, además, parece plantearse con criterios de diseño urbano clásico, de mera linealidad y con emplazamientos que podrían afectar a las bondades que ofrece la propia ampliación de los espacios peatonales. Tanto la dotación como la ubicación final de estos elementos tan necesarios exigen un estudio preciso y multidisciplinar. Las propuestas actuales parecerían no satisfacer el objetivo de amabilidad esperado. Sin más información al respecto, las soluciones no parecen innovadoras, como tampoco parece que lo vaya a ser otro aspecto fundamental, el drenaje del agua de lluvia. Hay un aspecto a tener en cuenta tanto para el arbolado como para la evacuación del agua superficial de aceras y calzada con solución diferenciada respecto al sistema sustentado en rigolas de hormigón. Este aspecto ha de ser valorado para una adecuada gestión de estas aguas en un contexto ineludible de cambio climático y resiliencia urbana.

De igual forma, la información sobre mobiliario urbano es escasa, especialmente lo que atañe a bancos. Tan sólo parece indicarse que se implantará un “modelo de catálogo” siendo esperable que sean adecuados a los requerimientos de accesibilidad universal, con respaldos y apoyabrazos; al menos, en la mayor parte de elementos. Asimismo, se espera un buen diseño que los relacione con el verde urbano.

En la idea de proteger el espacio peatonal, el proyecto debería anticiparse innovadoramente a determinados requerimientos secundarios, como las terrazas o los posibles puntos de recarga de baterías de coches eléctricos.

En este apartado, aunque podría incorporarse igualmente al anterior, merece la pena indicar que la intervención en esta calle puede representar una oportunidad para pensar adecuadamente la incorporación de iluminación y de señalización específica para el viandante (iluminancia, uniformidad o localización serán aspectos relevantes para el primer elemento), así como elementos complementarios que pueden ser útiles para asistir tanto el desplazamiento a pie como al deseo de estancia del ciudadano (ejemplo: fuentes de agua potable).

d) ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El proyecto debe cumplir la norma O/VIV/561/2010 vigente hasta la puesta en marcha del nuevo texto en revisión, que, en cualquier caso, será prácticamente coincidente en los artículos relacionados con la descripción de itinerario peatonal accesible (IPA) o con las condiciones que

deben ofrecer los vados peatonales, refugios o vados vehiculares. Atendiendo a la norma, será preciso revisar algunos aspectos como la anchura mínima de acera que prevé la alternativa II (1,70 m) que tal vez podría estar justificada de manera estrictamente puntual por alguna circunstancia física ineludible que desconocemos.

Además, según la información gráfica disponible, los vados peatonales se siguen planteando (como se hace incomprensiblemente de forma sistemática en Burgos), con pavimento táctil indicador de botones en toda superficie, frente a los 0,60 m de fondo que propone la norma y tan sólo a disponer en la transición entre el itinerario peatonal y el vehicular.


Es esperable que se dote a las bandas de aparcamiento de plazas específicas para personas con discapacidad o que los contenedores sean accesibles, al menos en cuanto su ubicación se refiere (sin desnivel).



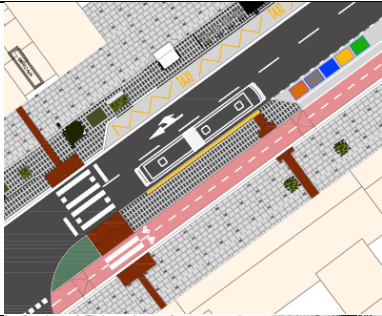
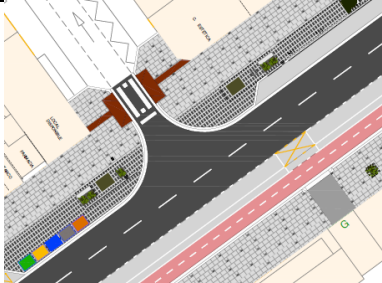
Finalmente cabe recordar la existencia de un Plan de Accesibilidad del Municipio de Burgos, aprobado en etapa reciente, documento que igualmente será útil en la elaboración del proyecto definitivo y que, en cualquier caso, se entiende supeditado al cumplimiento de la normativa y al “documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados”.



2.2. Análisis comparativo de las alternativas y observaciones específicas

Procedemos ahora al análisis por alternativas, apoyado solo en la información gráfica ofrecida en la web del Ayuntamiento de Burgos. Una parte de los comentarios incluidos son coincidentes o abundan en las ideas expuestas en la alternativa inmediatamente anterior ya que el diseño de alguno de los puntos es el mismo en cada una de ellas. Vayamos una a una.

– ALTERNATIVA 1. Observaciones por puntos significativos:


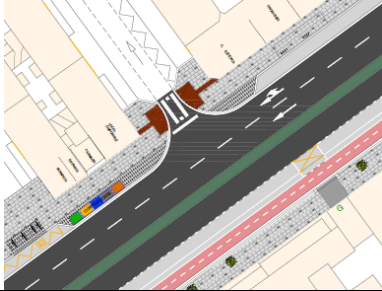
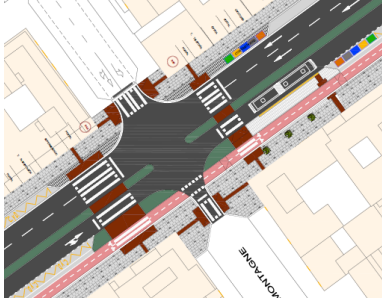

	<ul style="list-style-type: none"> - Posible simplificación a 2 carriles el vial procedente de Santa Bárbara. El recorrido peatonal se reduciría y sería más amable. - Necesario incorporar un nuevo cruce peatonal para mejorar la permeabilidad desde la acera oeste de Santa Bárbara. - El carril bici en el entronque con la acera norte, se realiza o, a cota de acera o en el espacio peatonal existente (exige otra solución). - Muy forzados los ángulos del carril bici en los quiebros (90 grados); dificulta maniobra ciclista y causa interferencias con el espacio peatonal.
---	---


	<ul style="list-style-type: none"> - El carril bici sigue entroncando con el existente. Pero el existente es acera-bici (por línea de fachada). - El primer paso de peatones de la calle Vitoria tiene mucha intensidad peatonal. La acera sur pierde anchura en este punto tan sensible por interferencia con la vía ciclista.
	<ul style="list-style-type: none"> - Posible reagrupamiento de zonas de aparcamiento en la zona adyacente a la parada de Bus para evitar interferencias con maniobras de estacionamiento durante el servicio.
	<ul style="list-style-type: none"> - Sería deseable atender a las 4 posibilidades de cruce peatonal (máxime con presencia de parada de bus). Exigiría incorporar un nuevo paso de peatones que permita continuidad desde acera oeste de calle San Bruno. - Mejorar visibilidad a izquierda en paso de peatones este (asegurar distancia adecuada) - Muy bien la plataforma única en la intersección a la Barriada Juan XXIII (pero ha de destacarse la prioridad peatonal en el cruce).
	<ul style="list-style-type: none"> - Si la bici sube a cota de acera, el diseño debe ser diferente (color o textura), perdiendo su preferencia en ese tramo de acceso al Bus. El usuario va a buscar cualquier trayectoria cercana para bajarse o subirse. - Preciso incorporar marquesinas.
	<ul style="list-style-type: none"> - Pertinente solucionar también con acera continua.

	<ul style="list-style-type: none"> - Misma problemática de bici tras la parada. - Se propone igualmente solucionar con acera continua en el cruce sur, de intersección con Grandmontagne.
	<ul style="list-style-type: none"> - La calle Centro se podría simplificar a un carril (que vaya disminuyendo la sección después de la isleta); Se aumenta la acera oeste que es muy estrecha. - Revisar visibilidad a la izquierda junto al paso de peatones de calle Vitoria. - Muy retranqueado el paso de peatones de Pablo Ruiz Picasso; se podría aprovechar a mejorar la trayectoria (acera continua).
	<ul style="list-style-type: none"> - Finalización de vía ciclista en espacio peatonal. - Se sigue retranqueando también su trayectoria "expulsándola" de la deseada y la que potencialmente pudiera tener en una futura prolongación. - Se siguen concibiendo las glorietas con dos carriles interiores. No necesariamente funciona mejor.

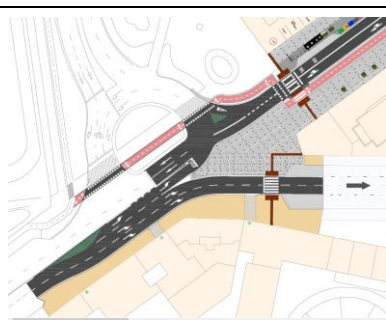

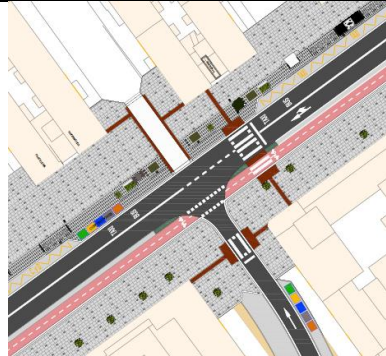
– **ALTERNATIVA 2. Observaciones por puntos significativos**


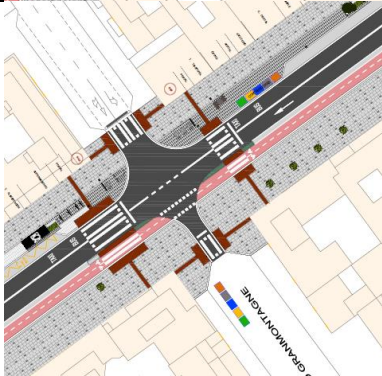


	<ul style="list-style-type: none"> - Incorpora el paso de peatones necesario desde Santa Bárbara, pero obliga a realizar un recorrido excesivo a los peatones que siempre han circulado por la acera norte. - La trayectoria ciclista también sufre un quiebro excesivo y además invade mucho más el espacio peatonal. - Sigue forzada la trayectoria ciclista en las inmediaciones del paso de peatones en la acera sur (quiebros 90°).
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - La acera continua, norte, no debe tener paso de cebra pintado. - ¿La mediana computará como espacio verde? - Misma problemática en parada de bus que en alternativa I. - Insistimos en la necesidad de incorporar el cuarto paso de peatones. - Al igual que en la alternativa I, el pavimento táctil de botones abarca más superficie de la necesaria.
	<ul style="list-style-type: none"> - Plantear acera continua
	<ul style="list-style-type: none"> - Valorar simplificar a 1 carril en vial norte. - Acera continua en Grandmontagne. - Misma problemática de carril-bici tras la parada de bus. - En el refugio, sería deseable que cupiese también una bicicleta que porte un peatón. - Atravesar la traza en dos veces puede ser poco idóneo (estudiar intensidad peatonal). - Bienvenido el cuarto paso de peatones. - Asegurar visibilidad del paso de peatones situado al este (contenedores cercanos).
	<ul style="list-style-type: none"> - Idem alternativa 1: posible reducción de carril en Calle Centro: permitiría ser acera continua o al menos, reducir la calzada con la ampliación de acera oeste pertinente. - Posible incorporación de un paso de peatones al oeste del cruce. - Asegurar visibilidad en el vado norte del paso de peatones de calle Vitoria. - Se resuelve mejor la incorporación desde Pablo Ruiz Picasso que en la alternativa 1.

	<ul style="list-style-type: none"> - Idem alternativa 1. Posible mejora en la ubicación del paso de peatones de DD.HH. - Retranqueo de la trayectoria ciclista en la periferia de la glorieta con finalización en espacio peatonal.
---	---

– ALTERNATIVA 3

	<ul style="list-style-type: none"> - Se insiste en la necesidad de dotar de un paso de peatones que conecte con la acera oeste de Santa Bárbara. - Posible incremento de isleta norte: solo procede un carril desde el oeste a incorporarse a Santa Bárbara. De hecho, lo que habría que considerar, es una simplificación de la actual intersección entre Calle Vitoria y Santa Bárbara.
	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de nuevo paso de peatones. Bienvenido. Posible problemática de visibilidad (contenedores).
	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Acera continua?: parece que perdería preferencia peatonal según está dibujado respecto a las otras alternativas.

	<ul style="list-style-type: none"> - Sigue siendo posible acera continua en calle Alfonso XI.
	<ul style="list-style-type: none"> - Posible simplificación a 1 carril. - Visibilidad en paso de peatones este de calle Vitoria (contenedores).
	<ul style="list-style-type: none"> - Es posible que el paso de la izquierda se haya desplazado bastante respecto de la esquina, donde está ahora. Habría que analizar su bondad.
	<ul style="list-style-type: none"> - Mismas problemáticas de las otras alternativas.

3. Problemas relevantes y conclusiones

El material analizado del anteproyecto presenta tres propuestas de diseño para satisfacer la remodelación del tramo de la calle Vitoria comprendido entre la calle Santa Bárbara y la avenida Derechos Humanos. Las secciones tipo propuestas se adecúan, de forma común y sin mayor análisis, a la finalidad pretendida: “ganar espacio para el peatón, reduciendo el espacio de rodadura, y recuperar el carácter relacional y colectivo de la calle”.

Sin embargo, según hemos podido mostrar, la actuación presenta algunas deficiencias de cierto peso, tanto de forma general como específica, en las tres alternativas:

- Problemas generales:

Hay una concepción aparentemente aislada de la intervención respecto a una actuación más contextualizadora o integral que atienda a la funcionalidad de conjunto haciendo más comprensible la intencionalidad loable de la propuesta.

Los medios de desplazamiento activos (caminar e ir en bicicleta), así como el transporte público ven mejorada claramente su infraestructura, pero se observan problemáticas en la relación funcional entre estos modos.

Pese a la recuperación de espacio y reducción de la zona de circulación (calzada), parece no asegurarse la reducción del volumen de tráfico registrado en la actualidad. Incluso la alternativa III parece satisfacer, con la concurrencia de otro recorrido, las necesidades del tráfico.

No se observa, según la información gráfica disponible, la implantación de técnicas innovadoras de calmado de tráfico en la zona que respalden con suficiente fuerza la intervención en la calle Vitoria. Y tampoco son propuestos cambios de sentidos de circulación en algunas calles adyacentes que facilitasen la reducción del tráfico.

El espacio peatonal se incrementa sensiblemente, aunque existen dudas en cuanto a la dotación de mobiliario y resolución del verde urbano.

Se plantea la creación de una vía ciclista inexistente actualmente, aunque existen problemas en los encuentros con las paradas de bus y en los extremos finales, donde interfiere con los espacios peatonales, condicionando potencialmente la convivencia pacífica entre usuarios.

Los extremos del tramo de estudio, al menos en uno en cada una de las tres alternativas, se plantea con glorieta, solución que condiciona al recorrido de los medios de desplazamiento activos.

- Problemas específicos:

La movilidad peatonal a lo largo de la calle Vitoria puede verse afectada por el modo de disponer árboles o luminarias, especialmente en la acera sur (o sureste, según propuesta).

La permeabilidad respecto a las calles perpendiculares o convergentes podría mejorarse mediante la ejecución de “aceras continuas” que remarquen las prioridades de paso para el viandante. Tan solo se actúa de este modo en el encuentro con la Barriada Juan XXIII en la alternativa I y en la II (en la III no queda claro) y en la intersección con la calle Pablo Ruiz Picasso en las alternativas II y III.

La permeabilidad transversal en la calle Vitoria es mejorada por la incorporación de, al menos, un nuevo paso de peatones respecto a los existentes actualmente. Sin embargo, es revisable la localización de varios de ellos en todas las alternativas, en su relación con las paradas de bus y encuentros con calles convergentes. Asimismo, parece necesario incorporar un cuarto cruce peatonal en el encuentro con la calle San Bruno facilitando el cruce desde cualquier trayectoria que siga un viandante, especialmente en las alternativas I y II aunque sería deseable también en la III.

La permeabilidad con las calles extremas presenta alguna deficiencia severa. Especialmente en la alternativa II al desaparecer el paso “en recto” para cruzar la calle Santa Bárbara desde la acera norte de la calle Vitoria, desviando en exceso la posible alternativa. Por otro lado, se entiende necesaria la incorporación de un nuevo paso de peatones, que sí plantea paradójicamente esta alternativa II, conectando la acera oeste de la calle Santa Bárbara con la acera sur de la calle Vitoria.

La permeabilidad en el extremo este de la intervención y en todas las alternativas, se ve afectada por la disposición de una glorieta como solución resolutive de la intersección con la Avda. Derechos Humanos.

La visibilidad mutua conductor-peatón en alguno de los pasos de peatones analizados es un aspecto por revisar, ya que con la información gráfica disponible parece no asegurarse este indispensable objetivo de la seguridad vial.

Potencialmente existen interferencias entre trayectorias de usuarios del transporte público con los que se desplazan en bici en las proximidades de las paradas de autobús. Estas zonas exigen un diseño que ofrezca información clara y precisa sobre la prioridad peatonal.

La vía ciclista se resuelve en los extremos presentando problemáticas para el propio usuario, con presencia de quiebros muy forzados, y para el peatón, por disposición en espacio peatonal existente o recuperado.

Apenas existe información sobre la dotación de aparcamiento para bicicletas que, de existir, parecen proponerse en la acera contraria a la de su propia circulación.

Distancia de pasos de peatones a paradas y dotación de marquesinas donde no existan, entendiendo que, aunque generalmente las paradas en la acera sur son de “destino”, también existen usuarios con origen en ellas y requieren una espera digna.

Algunos aspectos relativos a la accesibilidad universal serían objeto de revisión: dimensiones mínimas de acera (alternativa II), dotación de pavimento táctil de botones en vados peatonales, dotación de plazas de aparcamiento específicas (en todas las alternativas).

Con todo ello, concluimos:

Andando Burgos estima necesario actuar en el tramo de la calle Vitoria propuesto. Su congruencia vendrá reforzada por la consideración de, al menos, las calles y los ámbitos propuestos en el plano adjunto. Y, en general, sería deseable analizar toda la banda urbana en torno a la calle Vitoria, así como la problemática del barrio y su inserción en la ciudad.



Rojo: área indispensable de estudio.

Naranja: área mínima de estudio recomendable.

Amarillo: calles que han de ser tenidas en cuenta para complementar el sentido de una intervención en cualquiera de las dos zonas consideradas.

Una forma de mejorar el proyecto podría estar guiada por la solución adecuada a los problemas aquí señalados.

El éxito de la intervención está relacionado con la gestión de la movilidad a los centros de trabajo, especialmente con la movilidad generada por los polígonos industriales, que podría contribuir a minimizar el volumen de tráfico y a reforzar la tendencia hacia un nuevo modelo de movilidad.

Finalmente, debe ser enfatizada la importancia de considerar una mejora sustancial del proyecto y un mejor proceso participativo.

Burgos a 9 de abril de 2021

Asociación Andando Burgos