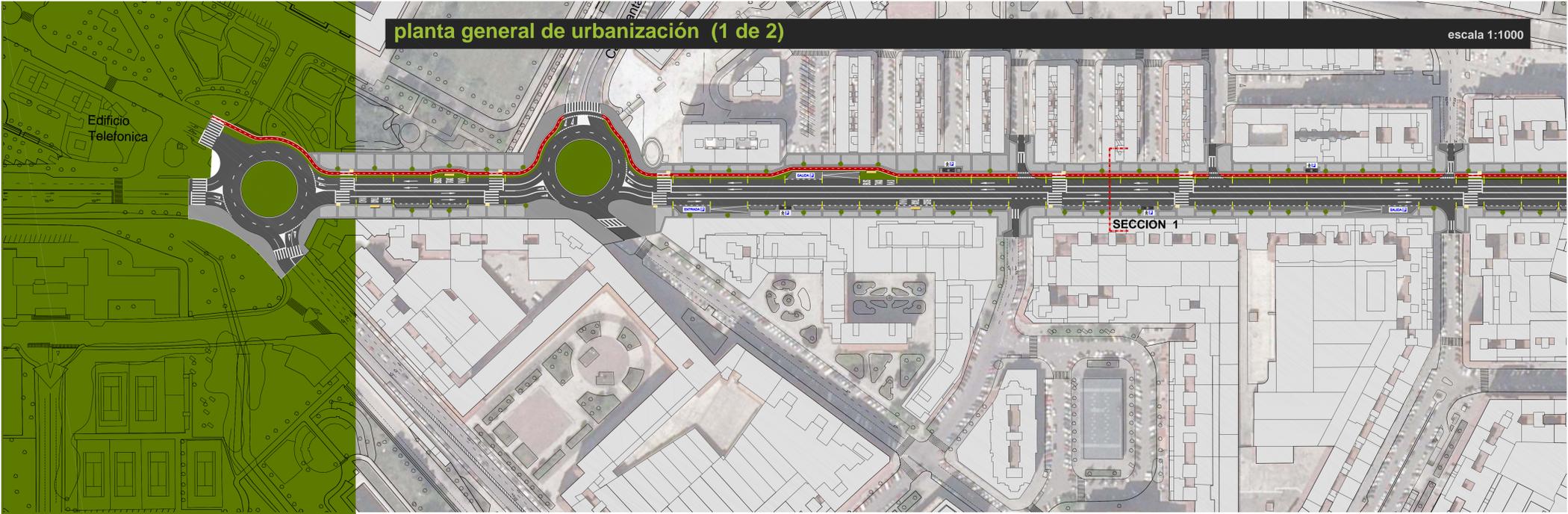


planta general de urbanización (1 de 2)

escala 1:1000



descripción del proyecto

La calle Vitoria es la principal vía de comunicación entre Gamonal y el centro de Burgos. El tramo objeto del proyecto de urbanización será el comprendido entre el cruce con la Avda. de la Constitución hasta la calle Juan Ramón Jiménez, con una longitud aproximada de 1,5 km. En la actualidad la calle está conformada por cuatro carriles de circulación, dos en cada sentido. A pesar de la capacidad de la vía y del descenso del tráfico sufrido en los últimos años como consecuencia de la apertura de la BU-30, la calle Vitoria sigue presentando de manera casi continua el aspecto de una vía saturada de tráfico. Esto es debido a varios motivos. En primer lugar, la vía se encuentra altamente semaforizada para permitir giros a izquierda y para dar paso al peatón con seguridad. A esto hay que añadir que, prácticamente en todo su trazado, la calle Vitoria está dotada de franjas de aparcamiento en sus dos márgenes, estando generalizado el estacionamiento en doble fila en gran parte de su longitud. La puesta en funcionamiento del Bulevar ferroviario supondrá una alternativa eficaz para los flujos de tráfico entre la zona este y oeste de la ciudad sin pasar por el centro, por lo que se prevé una reducción de tráfico en esta vía en los próximos años. Los desplazamientos a pie en esta zona de la calle Vitoria son muy elevados, teniendo en cuenta la existencia de numerosas dotaciones públicas (centro cívico, pistas deportivas, colegios, etc.) y dado el problema de aparcamiento existente. El tramo comprendido entre la Avda. de la Constitución y la Iglesia Real y Antigua es además una zona comercial muy activa, con un tránsito peatonal muy elevado. Si observamos los datos de modalidad de transporte en el año 2009 en la ciudad de Burgos, vemos que el 26% de los ciudadanos se desplazan en vehículo privado, frente al 23% que lo hacen en transporte público y al 45% que lo hacen a pie. El uso de la bicicleta es aun reducido, en torno al 4%. El ancho medio de la calle Vitoria es de 30 metros, a excepción del tramo a la altura del poblado de Gamonal, donde se estrecha hasta los 20 metros. En el tramo final, se ensancha hasta los 40 metros. Esta sección vial es relativamente pequeña para la gran cantidad de actividad, tanto peatonal como motorizada que presenta la calle.

Criterios de diseño para la calle Vitoria:

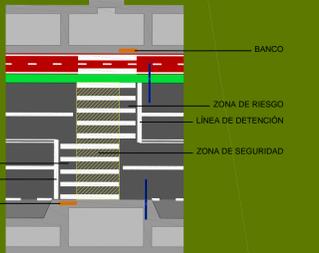
La solución adoptada contiene 4 carriles de circulación, 2 por sentido. Los datos de movilidad muestran que los porcentajes de desplazamientos en transporte público y privado en Burgos están casi a la par (26% y 23%, respectivamente), por lo que se opta por segregar los transportes públicos y privados mediante la conversión de un carril por sentido en carril BUS-TAXI. Por dicho carril se permitirá la circulación de vehículos de alta ocupación (VAO), es decir, aquellos en los que viajen 2 o más ocupantes, con el objeto de fomentar el uso compartido del vehículo privado. Dada la sección media de la vía (30 metros), los sentidos de circulación se separarán por una doble línea continua. Es decir, se prescindirá de la solución de separación de sentidos mediante una mediana por la pérdida de espacio que supone. El espacio ahorrado se empleará en dotar a las aceras de mayor ancho (5,5 y 4,75 metros de ancho), dando protagonismo al peatón. Considerando las nuevas tendencias de movilidad urbana se introduce un carril bici en todo el trazado de la actuación, que conecte el proveniente de la calle San Roque con el que recorre el Polígono de Gamonal. Ambas conexiones se realizarán en el margen izquierda de la vía. En el tramo entre la calle Centro y la Iglesia Real y Antigua, donde el ancho de la calle se reduce a 20 metros, el carril bici se desviará por el trazado del camino de Santiago que atraviesa el poblado de Gamonal, al norte de la calle Vitoria. Con estos condicionantes, se opta por situar el carril bici en la margen izquierda (lado norte) de la vía en todo su trazado, evitando así interferencias con la circulación motorizada al prescindir de cruces sobre la calle Vitoria. En la margen derecha de la vía se mantiene una banda de aparcamiento, donde se habilitarán paradas de taxi, zonas de carga y descarga y estacionamiento regulado. En total, se pasan de 229 plazas legales existentes actualmente a 121 (más 47 plazas en batería situadas en la vía de servicio trazada en el tramo final). A estas debemos sumar las 490 del parking subterráneo que se propone entre los cruces de las calles Santa Bárbara y Francisco Grandmontagne.

Diseño y materiales

Las luminarias, que aportan una imagen singular a la urbanización de la calle Vitoria, se sitúan pareadas cada 20 metros. El uso de este módulo, óptimo para la iluminación de la vía, se extiende al resto de elementos de la urbanización aportando ritmo y orden al conjunto. Así, se sitúa el arbolado ornamental intercalado con las luminarias. La ubicación de los alcorques y apoyos de las luminarias crean un módulo de 10 metros que se transmite al despiece del pavimento, de piezas perimetrales de granito de 0,5x1,0 metro y hormigón in situ. Las luminarias también sirven para acotar las plazas de estacionamiento en módulos de 4 plazas, que faciliten el correcto estacionamiento en el espacio óptimo. Los bancos, concebidos como dados pétreos, aparecen como la extrusión del pavimento de granito en las zonas de separación entre aceras, carril bici, bandas de aparcamiento y paradas de autobuses.

Medidas de diseño para favorecer la salud vial.

Los carriles destinados a transporte privado se estrechan ligeramente hasta los 3,25 metros. La percepción espacial de un carril más estrecho genera una tendencia a disminuir la velocidad en el conductor que resulta en la seguridad vial, especialmente en los pasos de peatones. De forma inversa, se aumenta el carril BUS-TAXI-VAO hasta los 3,75 metros, de tal manera que se favorece el tránsito de autobuses. Se proyectan pasos de peatones asimétricos, que adelantan la barra de detención de los vehículos en cada uno de los sentidos de la circulación, de forma que los coches frenan a dos metros de donde cruzan los peatones. Mientras tanto, los peatones cruzan por una zona central, pero siempre ganan una mayor distancia con respecto a los vehículos. Se sitúan bancos de granito a modo de obstáculos en la acera que obligan a cruzar por el punto más lejano a los coches. De esta forma se gana espacio y distancia de frenada en caso de urgencia, y se trabaja la velocidad en caso de impacto. Además, los metros ganados en cada uno de los sentidos de circulación aumentan la visibilidad entre el coche y el peatón.

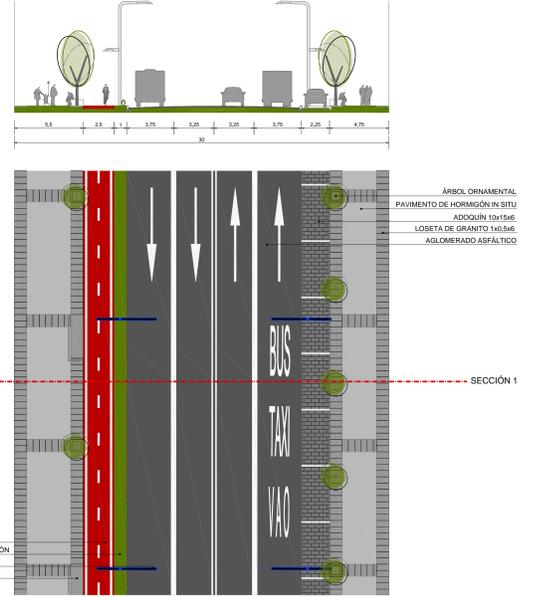


Se proyectan 4 rotondas en los cruces con la Avda. de la Constitución, Calle de Santiago, Eladio Perlado y Juan Ramón Jiménez. De esta manera se solventan las intersecciones con mayor densidad de tráfico de manera ágil, a la vez que se permiten los giros a izquierda y cambios de sentido para poder eliminarlos en el resto del trazado de la vía, mejorando la seguridad vial y la fluidez del tráfico. Las paradas de autobús se distribuyen en intervalos de aproximadamente 400 metros, distancia óptima entre la distancia admisible a recorrer a pie hasta la parada y la velocidad máxima alcanzable por el autobús entre paradas, lo que reduce en una mejora de las frecuencias de paso con la misma flota de vehículos. Se ha estudiado la interacción entre la zona de parada de autobús y el carril bici en la margen izquierda de la calle Vitoria, desviándose este de la margen de la calzada durante unos 20 metros por detrás de la zona de parada, aportando seguridad en la espera, embarque y desembarque de pasajeros. En la margen derecha, de forma análoga, se eliminan las plazas de aparcamiento en una longitud de 20 metros para aproximar la zona de espera, embarque y desembarque a la zona de parada del autobús.



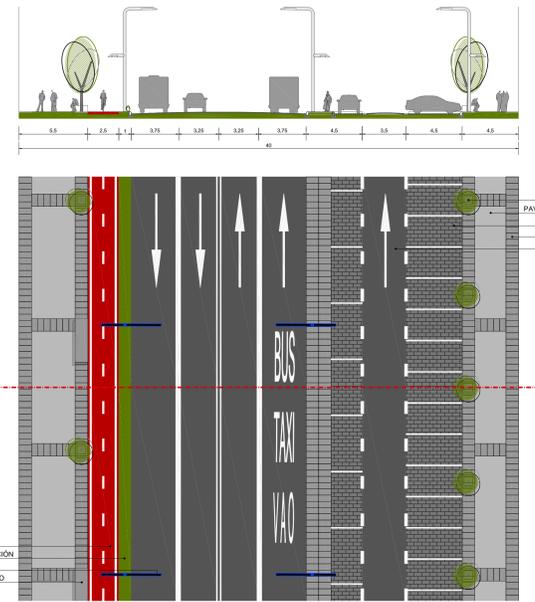
sección tipo 1 (30 metros de ancho)

escala 1:200



sección tipo 2 (40 metros de ancho)

escala 1:200



sección tipo 3 (20 metros de ancho)

escala 1:200

