



ANEXO V

ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS A LA IMPLANTACIÓN COMERCIAL

**PLAN ESPECIAL PARA LA HABILITACIÓN DE LA INSTALACIÓN
DE UN GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL COLECTIVO
EN LA PARCELA Nº 32 DEL POLIGONO Nº 19
EN LA C/VITORIA Nº 305 (BURGOS)**



C/ CASTELAR, 47 ENTLO.
TFNO.: 942319555
39004-SANTANDER



ANEXO V

ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS A LA IMPLANTACIÓN COMERCIAL

INDICE

1. ANTECEDENTES

- 1.1- PROMOTOR.
- 1.2- REDACTORES.
- 1.3- OBJETO.

2. DESCRIPCION DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS A CARGO DE LA PROMOCION

- 2.1- PASO INFERIOR A LA CN-1 DE ACCESO AL PARQUE COMERCIAL
- 2.2- OBRA DE URBANIZACIÓN DE PASO DE PEATONES CON SEMAFORO PULSABLE
- 2.3- PARADAS DE AUTOBÚS
- 2.4- TRANSFORMACIÓN DE LÍNEA DEL RAMAL DE DISCONTINUA EN CONTINUA
- 2.5- CARRIL BICI

3. CONCLUSIONES

1. ANTECEDENTES.

1.1 PROMOTOR

El presente Plan Especial se realiza a instancias de :

- TITULAR: ASUA GRUPO INMOBILIARIO, S.L.
- DIRECCION: C/ Gran Vía , nº 35
48009 Bilbao (Bizkaia)

1.2 REDACTORES

El técnico redactor del presente Plan Especial es el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, perteneciente al Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con el número de Colegiado 12.139.

1.3 OBJETO

Se redacta el presente Anexo V “Actuaciones complementarias a la implantación comercial”, para definir las actuaciones y obras que a cargo de la promoción se pretenden realizar al objeto de dar cumplimiento de las determinaciones requeridas por el planeamiento habilitante.

La necesidad de planeamiento habilitante deriva en primera instancia de la aplicación del artículo 5 de la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León, y en segundo lugar del artículo 49 del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, como se ha indicado en la memoria de ordenación del presente Plan Especial.

La promoción de la obra de urbanización de crear un paso inferior de acceso a la parcela desde la ciudad de Burgos, se promueve al objeto dar cumplimiento al Artículo 49, apartado 4 “condiciones para la redacción del planeamiento habilitante, con financiación a cargo de la promoción”, en el 2 pto **“Ordenación de la movilidad mecanizada que produzca el nuevo establecimiento y definición de las obras necesarias para el mantenimiento de la fluidez circulatoria”,** y al Art.7 “Acceso” del Decreto 28/2010, en su apartado a) **“Analizar el aumento de la movilidad que previsiblemente inducirá en su entorno el gran establecimiento comercial, y establecer las medidas precisas para asegurar un acceso eficiente y evitar la congestión de la red viaria, incluyendo tanto los nuevos viales como los refuerzos de la red existente. Las obras necesarias serán incluidas en el mismo proyecto que las del gran establecimiento comercial, y serán costeadas íntegramente por la promoción”**

2. DESCRIPCION DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS A CARGO DE LA PROMOCION

2.1 PASO INFERIOR A LA CN-1 DE ACCESO AL PARQUE COMERCIAL

Conforme el Anexo II de este Plan Especial “Estudio de Tráfico y Movilidad Urbana”, se ha realizado el cálculo de la capacidad y de los niveles de servicio de los accesos al Parque Comercial, y son los que han dado objeto a la promoción de la modificación de la vialidad, incorporando un paso inferior que conecte la CN-1 desde Burgos ciudad con el establecimiento comercial.

Se proyecta la ejecución de un túnel en todo el ancho de la CN-1, a base de muros pantalla de hormigón armado, sobre una cimentación consistente en una losa también de hormigón armada de 0,60 m de canto y un forjado in situ o prefabricado, según se especifique en su correspondiente proyecto de construcción.

Para el saneo de la explanada, previamente al vertido de la losa de hormigón, se excavará y extenderá una capa de suelo adecuado de 0,50 m de espesor, más una tongada de 0,30 m de suelo seleccionado. Como acabado superficial del ramal se aplicará una capa de rodadura de 0,10 m de MBC.

Tanto el trazado en planta, como el trazado en alzado del enlace, quedan definidos en los planos de ordenación del presente Plan Especial. Las características básicas de dicho enlace, a modo de resumen, son las siguientes: calzada con un único carril de 3,50 m de ancho, en sentido hacia el interior de la parcela, con un arcén derecho de 1,70 m y uno izquierdo de 0,80 m (las longitudes del vial se han medido entre ejes). Todo ello a su vez con una pendiente longitudinal y transversal del 2% en cada caso, para garantizar el drenaje superficial. El motivo de esta disposición es, en primer lugar, guiar a los vehículos por el carril de 3,50m sin permitirles muchos vaivenes y obligarles a mantener una velocidad reducida, y en segundo lugar, facilitar a través de los amplios arcones las reparaciones o mantenimiento del túnel, evitar posibles maniobras extrañas de los vehículos en circulación y un espacio suficiente por si fuera precisa la parada de algún vehículo, y siempre contando con la debida señalización y protección. También sirven los arcones para meter instalaciones por techo reduciendo el gálibo.

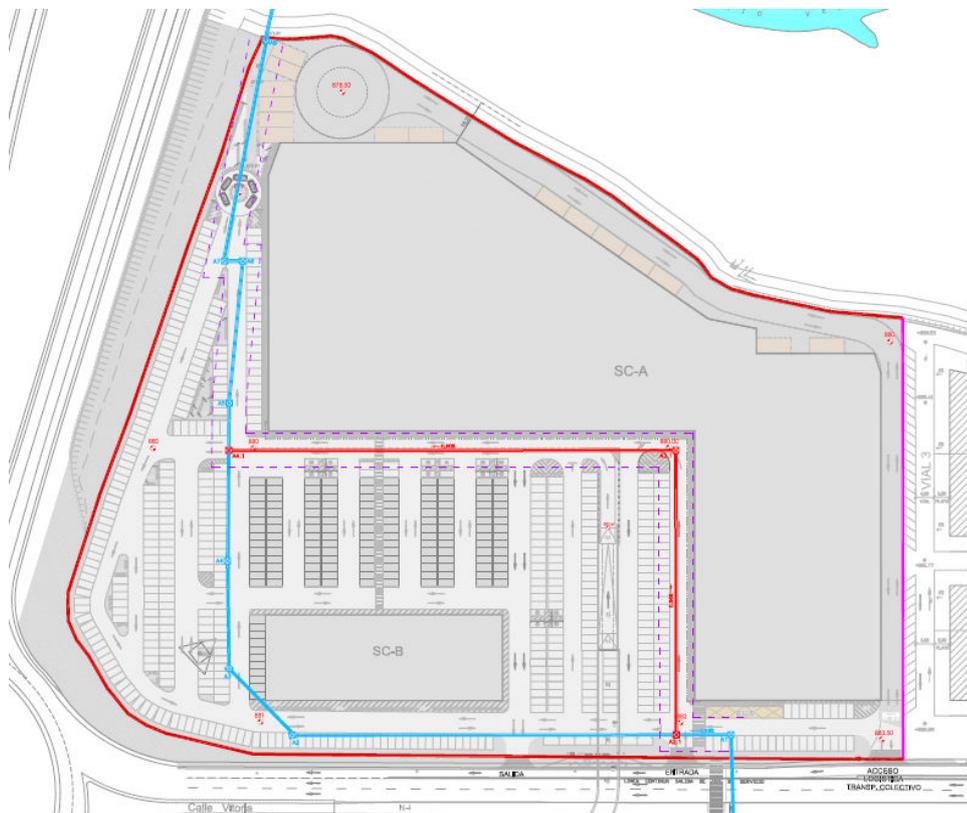
La recogida de las aguas indicadas se realizará a través de imbornales, que a su vez estarán conectados mediante colectores de PVC a la acometida pública. Será también motivo de estudio en su correspondiente proyecto, el tratamiento de las aguas subterráneas que puedan afectar a la cimentación del túnel, solventándose con la ayuda de drenes perimetrales.

Tanto el acceso al túnel, como la salida del mismo, se proyectan mediante rampas del 12% y 4% de pendiente longitudinal, tal y como se muestra en los planos. Dichos ramales estarán delimitados mediante muros pantalla y tendrán las siguientes características: arcén interior y exterior de 1,50 m y 1,00 m de ancho respectivamente, y un carril de 3,50 m de anchura más un sobrecanto de 0,50 m. La señalización vertical del túnel se efectuará teniendo en cuenta la instrucción 8.1. I.C. “Señalización Vertical”, más concretamente, de acuerdo con las figuras 65 a 71 de dicha norma.

La ejecución de este paso inferior incluye además la creación de una nueva acera sobre suelos actualmente ocupados por la parcela municipal situada frente al Parque Comercial, en la margen Sur de la Calle Vitoria, terrenos que tendrá que poner a disposición el Ayuntamiento de Burgos.

Finalmente señalar que la ejecución de esta infraestructura afecta a la tubería de saneamiento de 800 mm de diámetro que cruza la CN-1 y discurre por el interior de la parcela hasta su lindero Noroeste. Esta canalización se repondrá fruto de la ejecución de las obras de forma paralela a las alineaciones interiores máximas del centro comercial, de modo que a 5 metros de sus aristas exteriores se garantice la no ejecución de construcciones, cimentaciones ni plantación de arbolado, debiendo ser constituida además, de la forma que mejor proceda en Derecho, la preceptiva servidumbre a favor de su titular (el Ayuntamiento de Burgos).

El nuevo desarrollo de la infraestructura toma pendientes muy similares a las actuales, entre el 0,60% y el 0,66%.



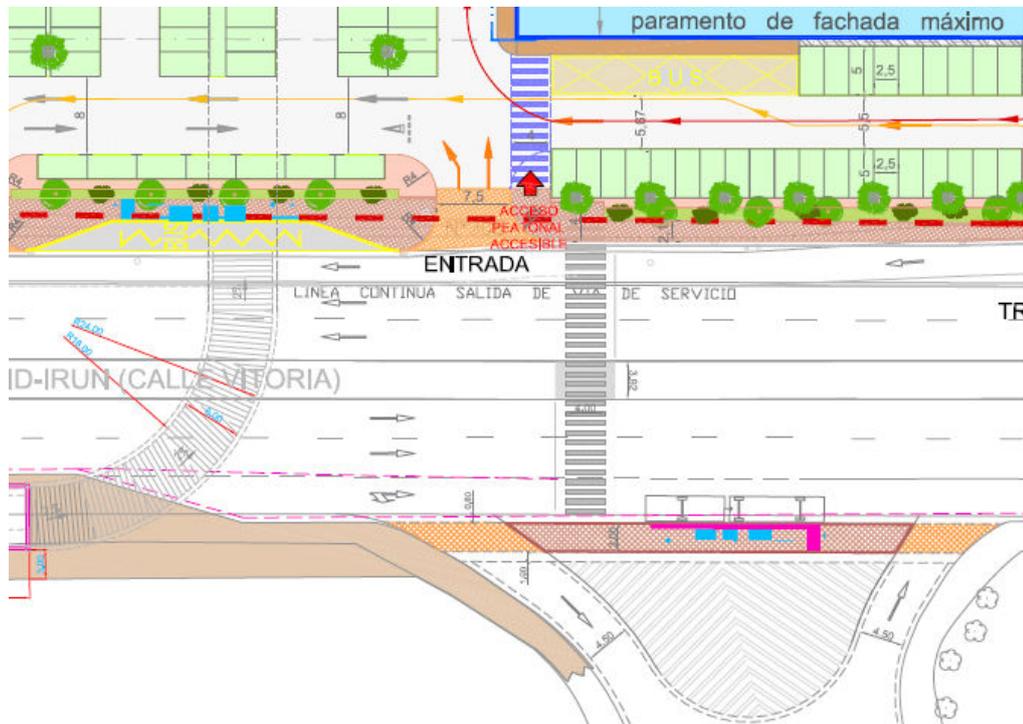
Desvío del saneamiento (en azul trazado actual y en rojo, tramo sustitutorio de nuevo trazado)

2.2 OBRA DE URBANIZACIÓN DE PASO DE PEATONES CON SEMAFORO PULSABLE

Se promoverá la construcción de un paso de peatones regulado por semáforo pulsable, siempre bajo aprobación del Ministerio de Fomento, para poder disponer de un itinerario accesible desde la parada de autobús de Aeródromo de la línea nº 8 de transporte público de Burgos (parada al margen sur de

la N-1), para disponer así de itinerario accesible para los clientes del Parque Comercial, que se bajen en esa parada.

Con esta obra se garantizaría el acceso en autobús (que en el Ayuntamiento de Burgos son accesibles) hasta la parcela, y los comercios, en condiciones de accesibilidad.



Ordenación propuesta

El paso de peatones, los vados peatonales, la isleta y el semáforo pulsable, cumplirán las condiciones constructivas indicadas en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, que se enuncian a continuación.

Artículo 20. *Vados peatonales.*

1.El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera.

2.La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.

3.El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.

4.Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal.

5.El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil dispuesta en los artículos 45 y 46 a fin de facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual.

6.Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.

7. Los vados peatonales formados por un plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, generan un desnivel de altura variable en sus laterales; dichos desniveles deberán estar protegidos mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.

8. En los vados peatonales formados por tres planos inclinados tanto el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, como los dos laterales, tendrán la misma pendiente.

9. Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la acera y la calzada mediante un vado de una o tres pendientes, según los criterios establecidos en el presente artículo, se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada vehicular. La materialización de esta solución se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.

10. En los espacios públicos urbanos consolidados, cuando no sea posible la realización de un vado peatonal sin invadir el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará siempre que no se condicione la seguridad de circulación.

Artículo 21. *Pasos de peatones.*

1. Los pasos de peatones son los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares.

2. Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad. Sus elementos y características facilitarán una visibilidad adecuada de los peatones hacia los vehículos y viceversa.

3. Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.

4. Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera.

5. Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.

6. Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado según los criterios establecidos en el artículo 20, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.

Artículo 22. *Isletas.*

1. Cuando en el itinerario peatonal del punto de cruce sea necesario atravesar una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, dicha isleta tendrá una anchura mínima igual a la del paso de peatones a que corresponde y su pavimento cumplirá con las condiciones dispuestas en el artículo 11, incorporando la señalización táctil aludida en el artículo 46.

2. Las isletas podrán ejecutarse al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, realizados de acuerdo con las características definidas en el artículo 20, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m.

3. Las isletas que por su dimensión no puedan cumplir con lo dispuesto en el punto anterior se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm por encima del nivel de la calzada, resolviéndose el encuentro entre ambas mediante un bordillo rebajado con una pendiente no superior al 12%. En todo caso su longitud mínima en el sentido de la marcha será de 1,50 m.

Artículo 23. *Semáforos.*

1. Los semáforos peatonales de los puntos de cruce deberán ubicarse lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad tanto desde la acera como desde la calzada.

2. Los semáforos que puedan ser activados por pulsadores dispondrán siempre de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas, y cumpliendo las siguientes características:

a) El pulsador se ubicará a una distancia no superior a 1,50 m del límite externo del paso de peatones, evitando cualquier obstáculo que dificulte la aproximación o limite su accesibilidad. Se

situará a una altura comprendida entre 0,90 y 1,20 m, tendrá un diámetro mínimo de 4 cm y emitirá un tono o mensaje de voz de confirmación al ser utilizado. Se acompañará de icono e información textual para facilitar su reconocimiento y uso.

b) Junto al pulsador o grabado en éste, se dispondrá de una flecha en sobre relieve y alto contraste, de 4 cm de longitud mínima, que permita a todas las personas identificar la ubicación correcta del cruce.

3. Los pasos de peatones que se regulen por semáforo, dispondrán de dispositivos sonoros regulados según la intensidad del ruido ambiental, al menos en los siguientes casos:

a) Calles de uno o dos sentidos de circulación, que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por luces en ámbar intermitente en todo o en parte del ciclo correspondiente al paso de peatones.

b) Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita el giro de los vehículos de un carril cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.

c) Calles de doble sentido de circulación que presenten semáforos con ciclos diferidos en los carriles de la calzada correspondientes a la incorporación y la salida de vehículos, independientemente de que cuenten o no con isleta central.

4. Las señales permitirán la localización del paso peatonal e indicarán el momento y duración de la fase de cruce para peatones. Dentro de esta fase se incluirá una señal sonora diferenciada para avisar del fin de ciclo del paso con tiempo suficiente para alcanzar la acera o isleta con seguridad.

5. La fase de intermitencia de los semáforos tendrá una duración que, como mínimo, permita a una persona situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta antes de su final. En todo caso, el semáforo podrá disponer de pantalla indicadora de los segundos restantes para el fin del ciclo de paso.

6. Los cálculos precisos para establecer los ciclos de paso se realizarán desde el supuesto de una velocidad de paso peatonal de 50 cm/seg.

2.3 PARADAS DE AUTOBÚS

Actualmente existen dos postes indicativos de parada de autobús, uno en cada sentido de circulación, de la línea urbana municipal nº 8 Gran Teatro-Villafría según se identifica en las siguientes imágenes, y con una frecuencia cada 30 minutos los días laborables y los sábados cada 60 minutos. Además los autobuses municipales de Burgos están preparados para dar servicio a personas con movilidad reducida.

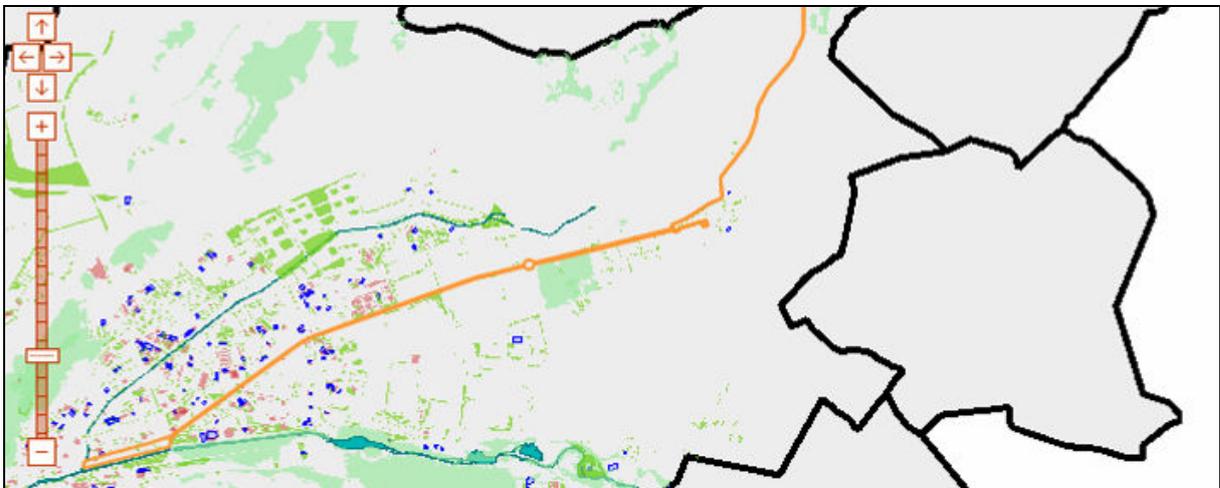


Imagen extraída de la página web del Ayuntamiento de Burgos. Línea nº 8



Paradas de la línea nº 8

Como se ha justificado en la Memoria de Ordenación, esta dotación es suficiente tras la implantación de la superficie comercial.

Sin perjuicio de ello, las paradas de autobús se reordenan y reconstruyen con topologías adaptadas a la adecuándolas a la Ordenanza Municipal de Normalización de elementos constructivos, en los términos señalados en las Ordenanzas del presente documento y en el plano de ordenación PO-05.

La parada Norte, será una parada sin marquesina con espacio reservado de la vía de servicio para la detención del autobús. La parada Sur, será una parada sin marquesina, donde por las limitaciones de espacio, el autobús se detendrá en la propia vía de servicio; en este caso además se reordena la vialidad local existente ampliando la isleta que da cobijo a la zona peatonal de la parada y se continúa la acera (rebajada) hasta las ya existentes al Este y Oeste en la actualidad.

2.4 TRANSFORMACIÓN DE LÍNEA DEL RAMAL DE DISCONTINUA EN CONTINUA

La seguridad de los accesos del establecimiento comercial conlleva la transformación de la línea discontinua que separa la vía local del tronco de la CN-1 en una línea continua, evitando con ello que se produzca un trenzado, lo cual si bien no es contrario a la normativa vigente no es recomendable desde el punto de vista de la buena práctica.

En la siguiente imagen se puede observar la situación actual de dicha línea y el detalle de la línea a transformar. Su longitud sería de unos 150 de línea continua de nueva creación, y de 50 metros de línea continua desde la salida de la superficie comercial, longitud esta suficiente para poder acumular vehículos sin perjudicar la capacidad del tronco de la CN-1.



Actual línea discontinua

La actuación en sí consiste en tareas de pintura y señalización horizontal.

2.5 CARRIL BICI

La conexión del carril bici existente con la parcela se realiza mediante un camino público existente, de unos 70 metros de longitud.

La sección del nuevo tramo de carril bici sería del ancho del camino y su pavimentación será la definida en el correspondiente proyecto de urbanización, en atención a los criterios municipales y a la integración del nuevo tramo en el futuro parque público sobre el que se desarrolla.

A este respecto, lo que si se limita desde el presente Plan Especial es la pavimentación del carril bici en el momento que este cruza con la vía pecuaria situada al Norte de la parcela, estableciendo que la misma sea de tierra compactada a fin de no modificar la situación actual de dicho camino, y sin perjuicio del criterio que pueda aportar al respecto el Ayuntamiento de Burgos y la administración sectorial competente.

Además, y puesto que la ejecución de este tramo de carril bici debe ejecutarse de forma previa o simultánea al parque comercial, llegado el momento habrá que regular jurídicamente el modo de ejecución de esta infraestructura, ya sea bien ejecutando la obra mediante la puesta a disposición de los suelos por parte del Ayuntamiento, o la ejecución del carril por parte de la Administración y su repercusión económica a la actuación, siendo preferible para el promotor de la actuación la primera solución; independientemente, parece que para llevarlo a cabo es necesaria la formalización de un

acuerdo entre el promotor y el Ayuntamiento en forma de convenio o de otra forma admitida en Derecho que se consensúe en su caso.

A continuación se muestra el tramo a ejecutar (en color rojo) cuyo trazado definitivo se ajustará en el correspondiente proyecto de urbanización.



3. CONCLUSIONES.

Las obras definidas en el presente Anexo del Plan Especial son factibles desde el punto de vista técnico y económico, si bien algunas de ellas están condicionadas a su autorización por la administración competente y a la puesta a disposición de los oportunos mecanismos de puesta de disposición de los terrenos y/o financiación, tal y como se recoge en las Ordenanzas del Plan Especial.

Estas actuaciones tendrán consideración de actuación aislada en suelo urbano consolidado, rigiéndose por un proyecto de urbanización que deberá tramitarse en como tal en el Ayuntamiento de Burgos.

Estas obras deberá realizarse con carácter previo o simultáneo a la apertura de los establecimientos comerciales y correrán a cargo de la actuación, articulándose si fuese necesario los mecanismos administrativos oportunos para su ejecución y/o financiación.

Su reflejo gráfico se realiza en los planos de ordenación, y en concreto, en el Plano PO-02 "Ordenación", PO-05 "Ordenación de la movilidad mecanizada" y PO-06 "Ordenación de la movilidad ciclista y peatonal".