

# síntesis de la propuesta

Los barrios burgaleses de **Gamonal** y **Capiscol** se sitúan en torno a las márgenes de las antiguas carreteras N-1 a Vitoria y N-120 a Logroño. A medio camino entre el centro de Burgos y los polígonos industriales situados al este de la ciudad, durante los años 60 y 70 se convirtieron en los principales receptores de los trabajadores de las industrias que ocupaban de dichos polígonos. El fuerte crecimiento económico de la época generó una elevada demanda de viviendas, dando lugar a un desarrollismo extremo, que provocó una **ocupación del territorio extremadamente densa**. Este modelo de urbanismo ofrece hoy en día pocas posibilidades de rectificación, debiendo centrar los esfuerzos en intentar dotar a esta zona de la ciudad de **espacios de servicios y de ocio** a los ciudadanos que se aproximan a los estándares actuales de calidad de vida.

Se plantea la necesidad de definir un Plan Director que estudie los **déficits existentes** en la actualidad de dotaciones públicas, espacios libres y aparcamiento, para poder proponer soluciones globales a estos dos barrios, y poder así planificar las actuaciones necesarias.

Se hace necesario abordar la problemática derivada de la alta densidad edificatoria del barrio desde una **doble estrategia**. En primer lugar, se llevará a cabo un profundo estudio de los **problemas derivados de la circulación de vehículos y de la falta de aparcamiento** en la zona. Y en segundo lugar, se hará un estudio de los **espacios dotacionales** a disposición de los ciudadanos de estos barrios.

El histórico problema de la falta de plazas de aparcamiento provoca situaciones tan irregulares como la aceptación generalizada de la doble fila como método "natural" de estacionamiento.

Esta carencia está generada, en primer lugar, por la **falta de plazas de aparcamiento privadas dentro de los edificios residenciales**, los cuales o bien poseen limitadas plazas, lejos de los estándares actuales que requieren una plaza por vivienda, o bien no disponen directamente de garaje. En segundo lugar, respecto del número de **plazas de uso público**, el planeamiento urbanístico no prevé en su momento espacio suficiente para albergar plazas de aparcamiento en la vía pública.

Esta situación se ha intentado corregir en los últimos años con la construcción de varios **aparcamientos de uso privado** (concesiones de 40 años), los que si bien han logrado un alivio de la situación, no la han subsanado totalmente, en primer lugar, por resultar el **número de plazas insuficiente**, y en segundo lugar, por no resultar éstas atractivas a los ciudadanos, dado su **elevado precio** por una concesión a 40 años, debido a la imposibilidad de venderse el subsuelo público, y porque en muchos casos, dichas plazas se encuentran a una **elevada distancia de las viviendas** (más de 100 metros) que las hace poco atractivas para el ciudadano.

Mientras tanto, se ha generalizado la solución de la **doble fila** en calles cuya funcionalidad vial se encuentra sobredimensionada. Encontramos numerosas vías que únicamente asumen tráfico de carácter local y de acceso a las parcelas privadas, con varios **carriles de circulación infrutilizados**, que terminan convirtiéndose en contenedores de plazas de aparcamiento extra mediante la doble fila.

El **Plan Director Gamonal-Capiscol** aborda esta problemática desde una **doble estrategia**. En primer lugar, se plantea atajar la acuciante falta de plazas de aparcamiento mediante la planificación de una serie de **aparcamientos subterráneos**, que incrementen de forma notable la oferta de aparcamiento en la zona.

La revisión del Plan General dará solución al problema de la venta de plazas de aparcamiento en subsuelo público mediante la **habilitación de la doble calificación de suelo y subsuelo**. De esta forma, una vez posibilitada la venta, en vez de la cesión a 40 años, dichas plazas serán suficientemente interesantes para los vecinos.

Los aparcamientos planteados **no superan los dos sótanos** en ningún caso, dadas las características georresistentes de los terrenos sobre los que se asientan los barrios de Gamonal y Capiscol, conformados por los suelos de origen arenoso habituales de las terrazas de los ríos Arlanzón, Vena y Pico, y cuya resistencia baja drásticamente a partir de una profundidad aproximada de unos 7 metros.

PLAZAS EXISTENTES EN APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS	
Fatima	488
Campofrío	659
Grandmontagne	259
Plaza Roma	416
<b>TOTALES</b>	<b>1.822</b>
PLAZAS PREVISTAS EN APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS	
Plaza de San Bruno	340
Calle de San Bruno	170
Plaza de Juan XXIII	220
Lavaderos	325
Calle Vitoria	490
Pedro Alfaro	440
Eladio Perlado	210
<b>TOTALES</b>	<b>2.195</b>
<b>TOTALES EXISTENTES Y PREVISTAS</b>	<b>4.017</b>

La segunda actuación que se propone para mejorar la problemática del aparcamiento y la doble fila, se lleva a cabo a través de un **estudio del tráfico** en aquellas calles que no son vías principales de comunicación (Calle Vitoria, Constitución, Santa Bárbara, Bulevar Ferroviario, etc).

Encontramos numerosas vías con un espacio destinado a la circulación de vehículos muy sobredimensionado, dado el escaso tráfico que tienen (básicamente tráfico local de acceso a parcelas), terminan convertidas en contenedores de doble fila.

Se propone la **modificación de la sección** de determinadas calles, reduciendo al mínimo el espacio destinado a circulación de vehículos (reducción a un único carril de circulación) y ampliando las zonas destinadas a aparcamiento (dos bandas de aparcamiento en batería) y aceras (sección variable).

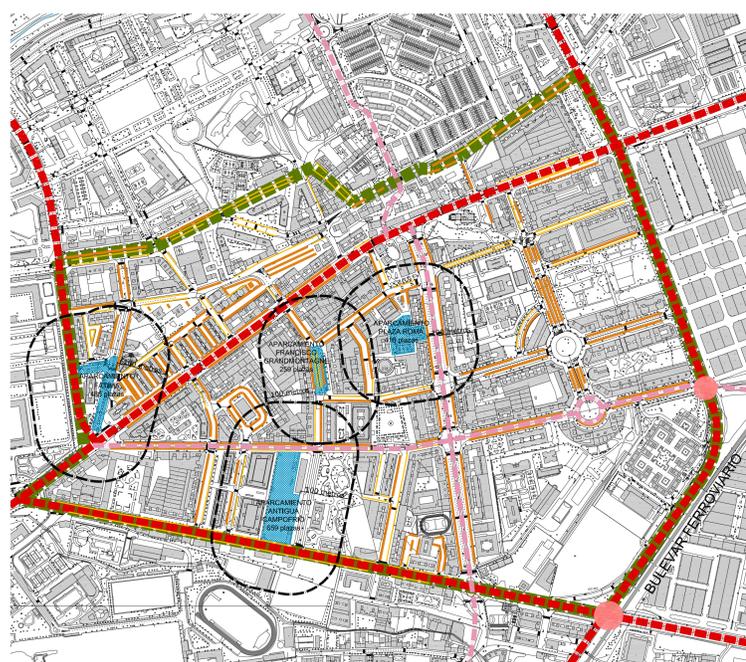
De manera complementaria, y con la intención de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, se plantea la **peatonalización** de una serie de calles y plazas, dado su fuerte carácter de zonas de ocio y esparcimiento. Así mismo, se propone una completa **reordenación del tráfico** en dichas calles secundarias.

Con este conjunto de actuaciones se logra **aumentar la oferta de plazas de aparcamiento** en estas vías del orden del **10%**, y la obtención de una serie de calles peatonales para disfrute de los ciudadanos.

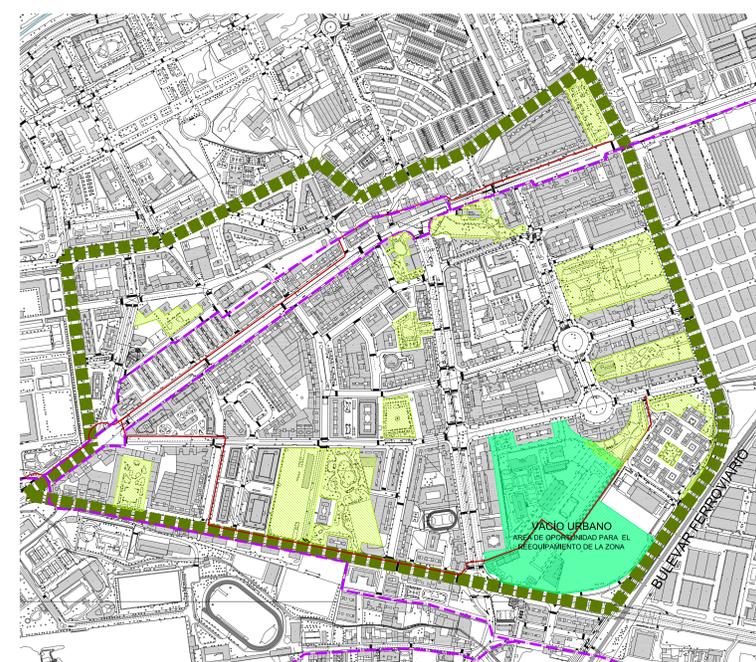
ACTUACIONES DE MEJORA EN CALLES SECUNDARIAS		
VÍA	Nº PLAZAS EXISTENTE	Nº PLAZAS PREVISTO
Barriada Juan XXIII (peatonalización)	68	0
Lavaderos	179	285
Lavaderos (plaza, peatonalización)	110	0
La Poza	117	154
Doña Constanza	18	24
Calle Vitoria	229	121
Travesía de la Iglesia (peatonalización)	15	0
San Bruno	160	200
Plaza San Bruno	140	50
San Pablo (peatonalización)	83	0
Pablo Ruiz Picaso	42	52
Pedro Alfaro (hasta Pablo Casals)	25	60
Arzobispo Castro (P.R. Picasso a Eladio Perlado)	24	35
Pablo Casals	131	270
Mercado	48	66
Arzobispo Perez Platero	102	143
F. Grandmontagne (A. Perez Platero a Santiago Apostol)	45	60
Santiago Apostol (desde San Bruno)	173	280
Luis Alberdi	215	315
Federico García Lorca	223	315
Isidoro Diaz Murugarren	72	96
Compostela	32	48
Peregrino	15	16
Juan de Ortega	114	168
Plaza de Foramontanos (peatonalización)	115	0
<b>TOTALES</b>	<b>2.495</b>	<b>2.758</b>

# análisis y diagnóstico de los problemas de tráfico, aparcamiento y áreas dotacionales

escala 1:5000



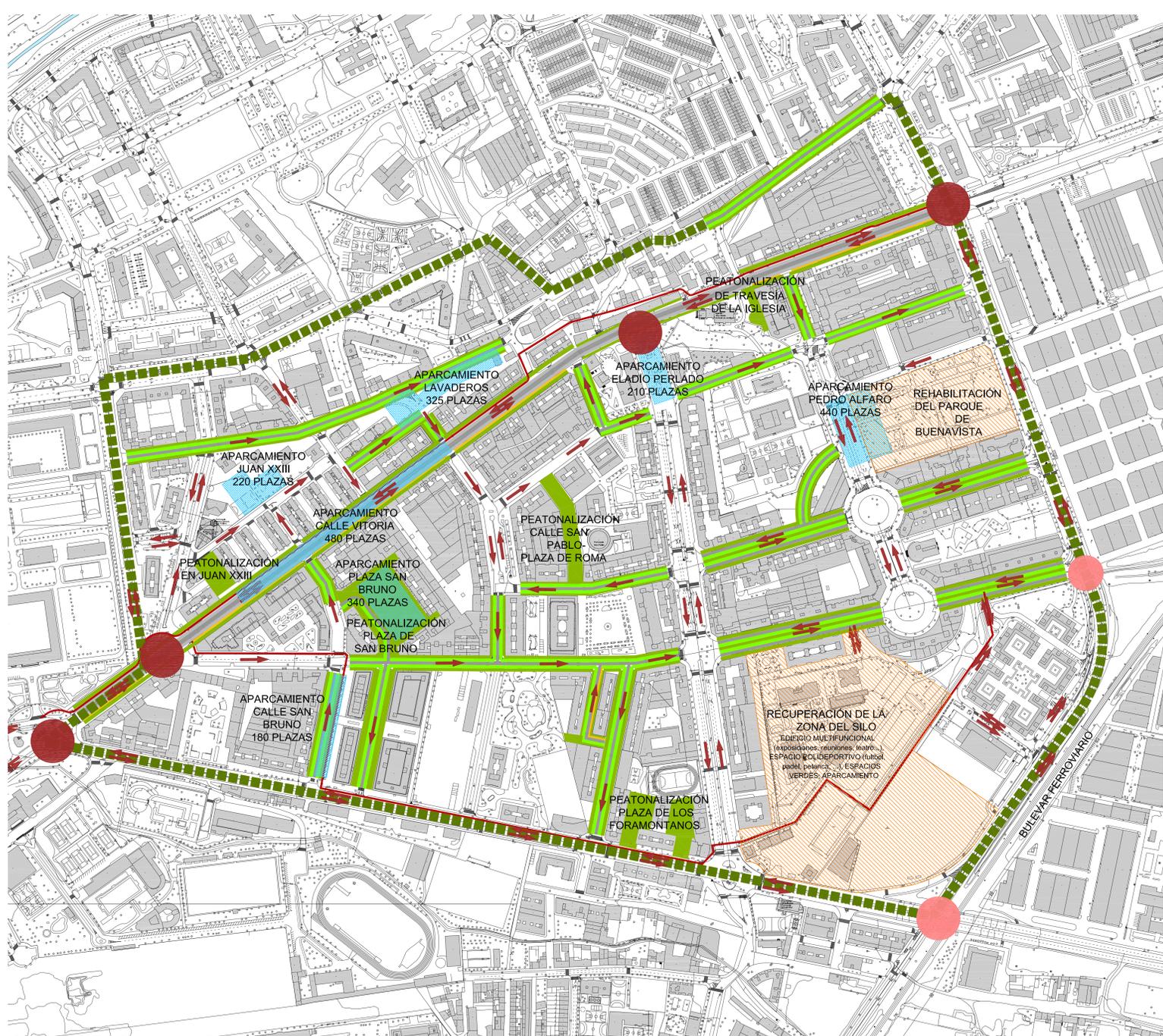
- Ámbito del Plan Director
- Ejes Principales de Comunicación
- Ejes Secundarios de Comunicación
- Rotondas en ejecución
- Aparcamiento en batería existente
- Aparcamiento en línea existente
- Aparcamientos subterráneos existentes
- Entorno inmediato (100 metros) para el acceso a los aparcamientos subterráneos existentes



- Ámbito del Plan Director
- Espacios libres existentes
- Vacío urbano en zona de silo
- Camino de Santiago
- Carril bici existente y proyectado

# propuesta de intervención

escala 1:2500



- Ámbito del Plan Director
- Rotondas propuestas
- Rotondas en ejecución
- Aparcamiento en batería propuesto
- Aparcamiento en línea propuesto
- Áreas peatonales propuestas
- Áreas previstas para la circulación de vehículos
- Carril Bus
- Sentido de circulación propuesto
- Carril bici existente y proyectado
- Aparcamientos subterráneos propuestos
- Actuaciones propuestas

# secciones viarias

escala 1:300

