



ANEXO II

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD URBANA

**PLAN ESPECIAL PARA LA HABILITACIÓN DE LA INSTALACIÓN
DE UN GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL COLECTIVO
EN LA PARCELA N° 32 DEL POLIGONO N° 19
EN LA C/VITORIA N° 305 (BURGOS)**



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



ANEXO II

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD URBANA

INDICE

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. TRÁNSITO DE PEATONES**
- 3. MOVILIDAD CICLISTA**
- 4. TRANSPORTE PÚBLICO**
- 3. ESTUDIO DE TRÁFICO**

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento se compone de cinco partes, la primera relativa a la movilidad peatonal, ciclista y en transporte público, y la segunda que está constituida por el estudio de tráfico.

2. TRÁNSITO DE PEATONES

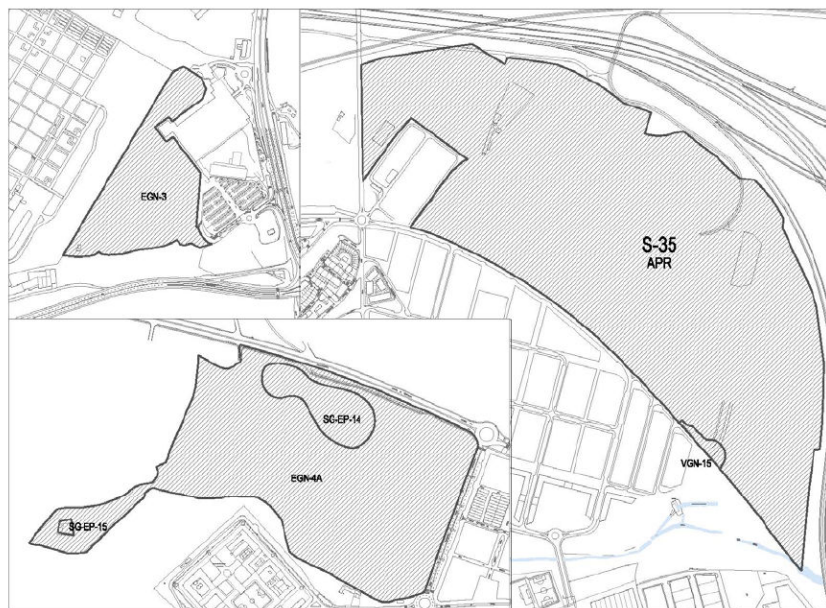
Para que una estrategia peatonal funcione se asume comúnmente que los focos emisores de peatones deben estar en un entorno inferior a 1 kilómetro de distancia, distancia que caminando supone 20-30 minutos, y a partir de los que ésta se considera ineficaz.

Los suelos que están a menos de 1 kilómetro de la parcela objeto del Plan Especial son los identificados en la imagen siguiente. De entre los usos actuales y futuros de esos espacios, en virtud del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos solamente tienen uso residencial las dos áreas de Villimar denominadas S-35 y V-2 por el planeamiento municipal.

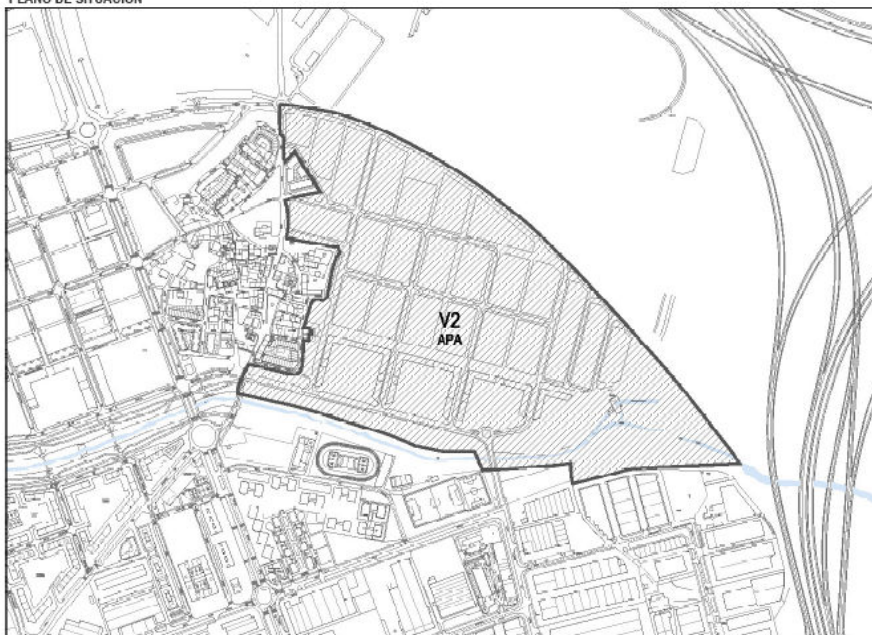


El área S-35 es un planeamiento remitido a la elaboración de un proyecto de actuación de uso dominante de vivienda colectiva, y el área V-2 es un área de planeamiento asumido con Plan Parcial aprobado en 1998 y uso dominante residencial en tipología de ciudad jardín. Ambas son suelo urbanizable.

PLANO DEL SECTOR



PLANO DE SITUACION



Áreas S-35 y V-2 Villimar

Ambas áreas antes de su edificación deben ser urbanizadas, lo que unido a la consolidación del entorno llevan a que existan itinerarios peatonales eficaces que conecten estas zonas con la parcela comercial a desarrollar.

Estos itinerarios discurren por las aceras actualmente existentes en las zonas industriales del Oeste del ámbito, hasta llegar a la Calle Vitoria, donde irían hacia el Este para bordear la glorieta a desnivel y llegar a la parcela.

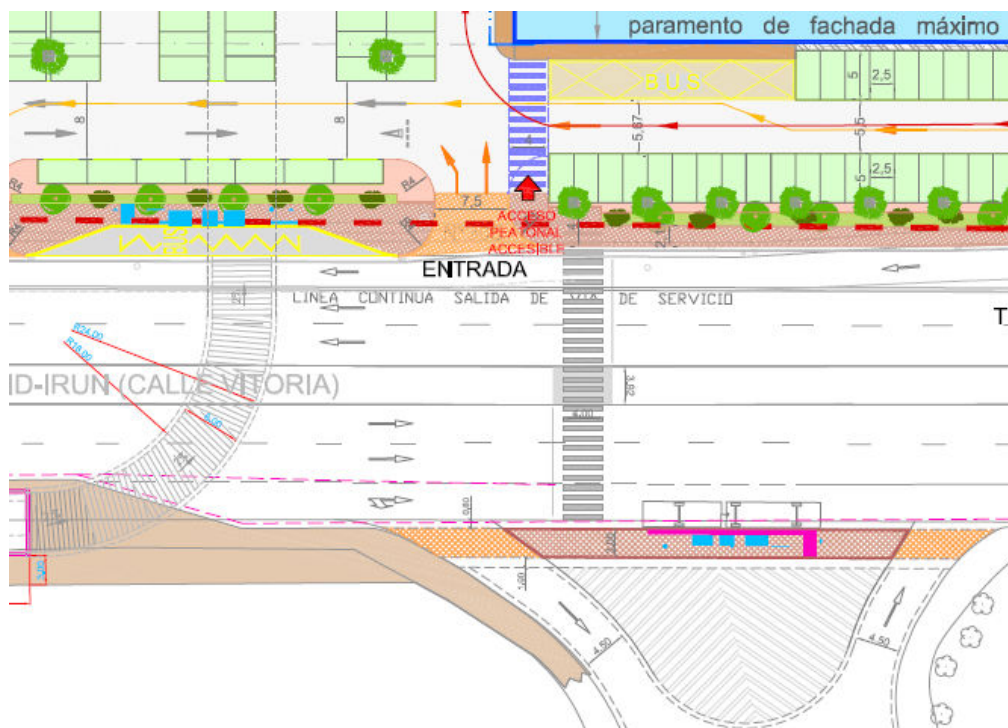
Este itinerario, existente en la actualidad y ya consolidado, posee aceras de ancho variable, que en general no alcanza los 3 metros de ancho en ambos sentidos tal y como promueve el PGOU; sin perjuicio de ello se trata de un itinerario consolidado y de difícil ampliación dado el régimen de tenencia de los terrenos colindantes y la consolidación de sus márgenes por la edificación.

En virtud de lo anterior se considera que dada la distancia a la que se encuentran los desarrollos residenciales, y con ello, la baja afluencia de peatones al centro comercial previsible, la existencia de itinerarios ya consolidados y reconocibles por la población a través de aceras existentes, la dificultad para ampliar dichas aceras y la desproporcionalidad de dicha ampliación para con el beneficio generado (una ampliación de aceras no va a conseguir que un porcentaje relevante de usuarios del centro comercial no utilicen vehículos motorizados, entre otras cuestiones, por la poca población existente en un entorno inmediato a la superficie comercial, y, porque la asistencia al centro comercial para la adquisición de bienes conlleva su posterior traslado), se propone mantener el itinerario actual.

En relación a la accesibilidad mediante itinerarios peatonales accesibles desde las zonas residenciales, y en aplicación de las directrices marcadas en la legislación estatal que exigen de una adaptación plena a aquellas zonas consolidadas donde las medidas necesarias resultasen desproporcionadas, se plantea un itinerario alternativo.

Así, como itinerario alternativo al estrictamente peatonal, mediante el que las personas independientemente de su condición y sin depender del transporte privado puedan acceder a la parcela se plantea, siempre que el Ministerio de Fomento lo admita, la inclusión de un semáforo pulsable (con el efecto de no reducir la capacidad de la red viaria) y de un paso de peatones en las condiciones de la normativa de accesibilidad, que conecte la parada de autobús de la margen Sur de la N-1 con la parcela (que tendrían condición de accesibles al adecuadas a la ordenanza de normalización de elementos constructivos municipal), así como la dotación de un tramo de acera de más de cuatro metros en la parte frontal de la parcela que conecte el itinerario descrito, así como la parada de autobús situada en la misma margen, con el itinerario peatonal accesible que se ubica en el interior de la parcela.

Con estas obras 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

3. MOVILIDAD CICLISTA

La asistencia a superficies comerciales en bicicleta es residual, lo cual probablemente es debido a la falta de cultura de la bicicleta en España y a la finalidad del desplazamiento, que es adquirir bienes de consumo, que luego hay que transportar, siendo la bicicleta un medio de transporte con escasa capacidad de almacenaje. Esto además, se une a la propia ubicación del complejo comercial, relativamente alejada de las zonas residenciales y rodeado por vías de comunicación muy potentes y con un tráfico considerable, lo cual no favorece su ciclabilidad.

Esto no quita para que desde el Plan Especial se deba plantear una estrategia ciclista y se coadyuve al fomento de este medio de transporte.

El Plan General de Ordenación Urbana de Burgos identifica una red ciclista existente el Norte del ámbito, que continuaría con una de nueva creación al Noreste del mismo sobre la continuación de dicho camino.

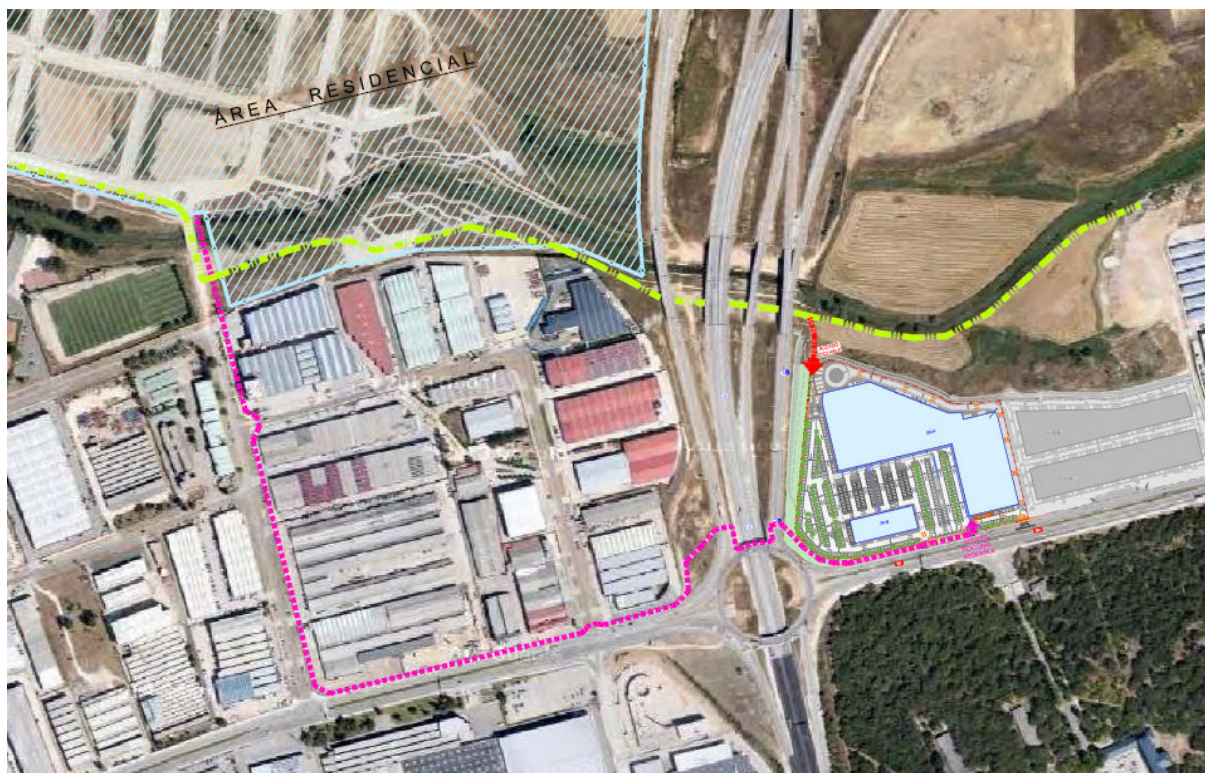


ELEMENTOS DE MOVILIDAD

	VÍA CICLISTA EXISTENTE
	VÍA CICLISTA PREVISTA
	VÍA CICLISTA PROPUESTA
	VÍAS DE PRIMER ORDEN DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE
	VÍAS DE SEGUNDO ORDEN DE TRANSPORTE PÚBLICO PREFERENTE
	ITINERARIO PARA TRANSPORTE PÚBLICO DE ALTA CAPACIDAD
	ZONAS DE COEXISTENCIA ACTUALES
	ZONAS PEATONALES ACTUALES
	ZONAS DE COEXISTENCIA O PEATONALES PROPUESTAS
	ZONAS 30 PROPUESTAS
	ESTACIÓN DE TREN
	ESTACIÓN DE AUTOBÚS
	AEROPUERTO

Extracto del plano de movilidad del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos

Puesto que todos los terrenos implicados en esta conexión se corresponden con caminos públicos, la estrategia de accesibilidad ciclista es mejorar en todo caso el nuevo itinerario de conexión con la parcela, en los términos de las Ordenanzas del presente Plan Especial, y a cargo de la actuación habilitada en el mismo.



Esquema con la identificación de los itinerarios peatonales (en magenta) y ciclistas actuales(en verde) y del tramo ciclable de nueva creación para conectar la red de carriles bici municipal con la parcela

4. TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente existe una adecuada conexión de los terrenos objeto de Plan Especial, tanto por líneas, frecuencia y capacidad de las mismas, no requiriéndose actuaciones complementarias pese a la implantación del nuevo complejo comercial, y sin perjuicio de la mejor dotación de paradas de autobús (en la actualidad sólo existen postes señalizadores).

De los datos extraídos de la página web del Ayuntamiento de Burgos, se obtiene que a pie de parcela discurre la línea urbana municipal nº 8 Gran Teatro-Villafría con paradas al Sur de la misma en ambos lados de la carretera N-1, 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.

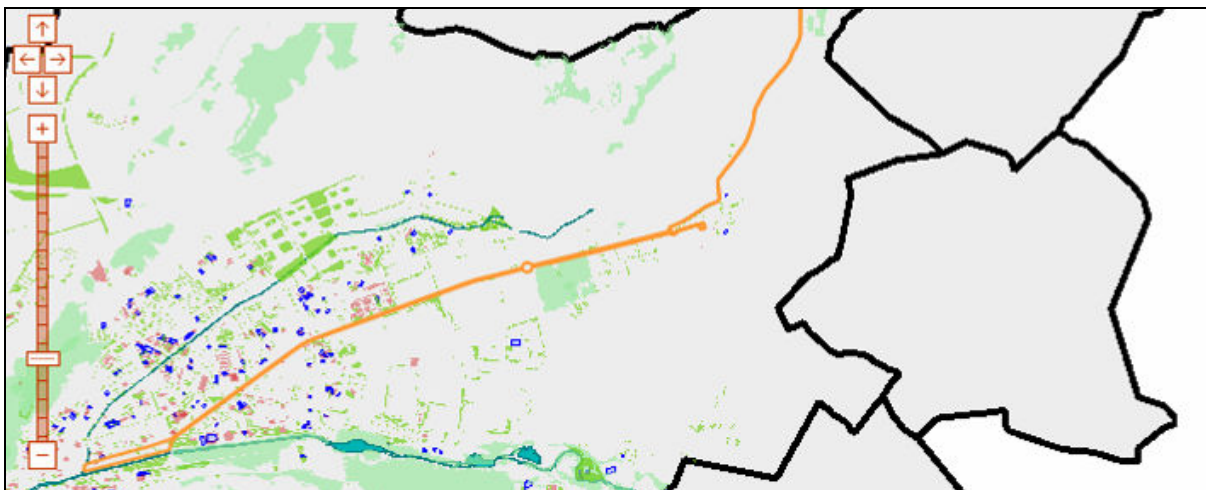


Imagen extraída de la página web del Ayuntamiento de Burgos. Línea n° 8



Paradas de la línea n° 8

Estos datos han sido contrastados con fuentes municipales, trasladándose que dichas líneas se van a mantener pese a la reestructuración que se está llevando a cabo de las distintas líneas a instancia del Ayuntamiento.

Por tanto en virtud de los datos obtenidos se justifica a continuación la suficiencia del transporte público afirmada en el primer párrafo de este apartado, sin perjuicio del mejor criterio municipal al que queda sometido.

La línea municipal n° 8 posee una baja ocupación, en torno al 22,90 % , que además no coincide con las horas punta comerciales de viernes tarde y fin de semana, correspondiendo con los días laborables, por lo que atendiendo a los siguientes comportamientos se puede estimar que la capacidad de la red municipal de transporte público es suficiente.

En primer lugar, teniendo en cuenta que según la prognosis del estudio de tráfico se estiman 403

vehículos en hora punta de afluencia al centro comercial de entre semana, y que la ocupación media de cada vehículo sea de 1,5 personas, se tendría que por hora accederían en coche 604 personas.

Si se supone que un 90% de visitantes del centro comercial lo harán en coche y un 10% lo harán en autobús, se obtendría que los visitantes totales por hora ascenderían a 671 personas, de los que 67 tomarían el transporte municipal.

Tomando de referencia uno de los últimos modelos de transporte urbano utilizados en Burgos, el Mercedes Citaro, y yendo a un modelo no articulado, se toma de referencia un número de plazas por autobús de 87. Como la actual línea posee una ocupación en torno al 22,90% cada autobús de esa línea llevaría 20 plazas ocupadas y 67 desocupadas, que darían servicio a los 67 pasajeros que acuden al centro comercial.

Por tanto se justifica la suficiencia de la red de autobuses actual.

Para coadyuvar a su utilización de una forma más cómoda, además, dentro de las obras de urbanización exterior a cargo del Plan Especial se propone remodelar las paradas situadas frente al parque comercial (en ambos sentidos de circulación) 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.

5. ESTUDIO DE TRÁFICO

Se incorpora a continuación el estudio de tráfico elaborado por LOGIT (LOGÍSTICA E INGENIERA DEL TRANSPORTE) relativo a las actuaciones contempladas en el Plan Especial.

Fdo. ASUA GRUPO INMOBILIARIO, S.L.

Fdo.: TRANSPROJEKT, INGENIERÍA Y PROYECTOS, S.L.