



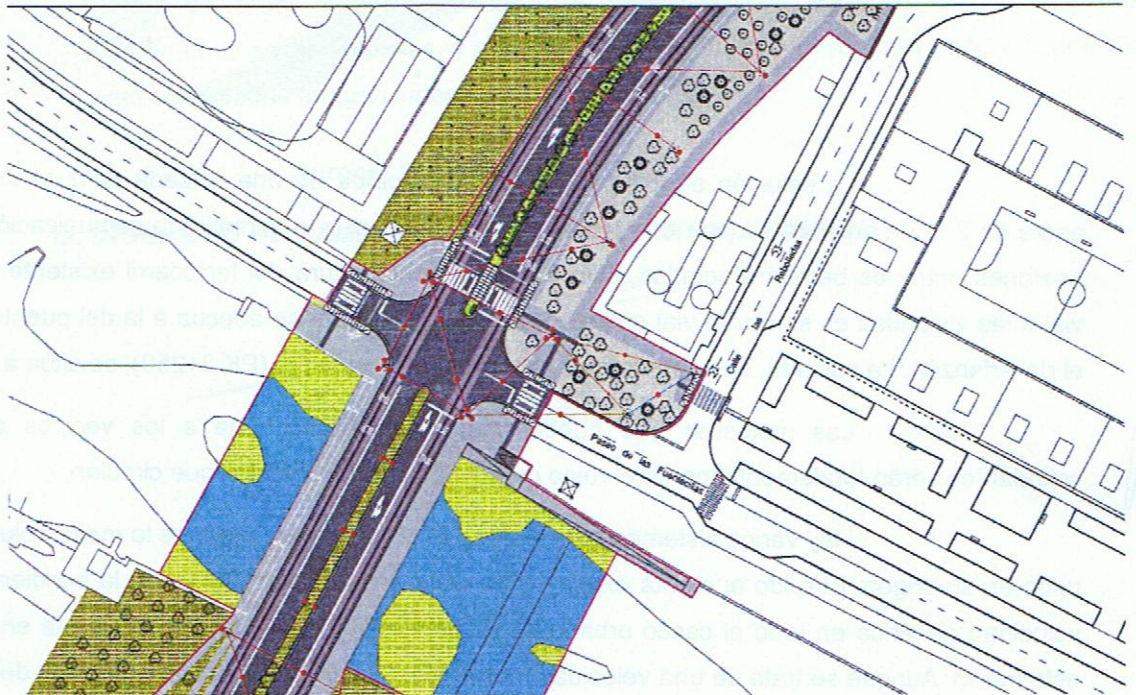
LMA/
LMA00008-13co4.FO4

EXPEDIENTE: 8/13 Gerencia de Municipal de Fomento

ASUNTO: Obras de "Construcción de Vial de conexión Bulevar – Ronda Interior".
RECLAMACIÓN VECINOS REBOLLEDAS, 1.

INFORME:

Las obras previstas en el proyecto del Bulevar del Ferrocarril, Tramo 7, consisten en dar continuidad a la solución adoptada para el resto del Bulevar del Ferrocarril conectándolo con la Avda. de Valentín Niño. La solución en este tramo es una intersección, a nivel, con el Paseo de Fuentecillas, con dos carriles de circulación por sentido, un carril bici y una acera de 10,50 m de anchura en la zona de las viviendas y pavimentada con aglomerado pulido y suelo estabilizado.

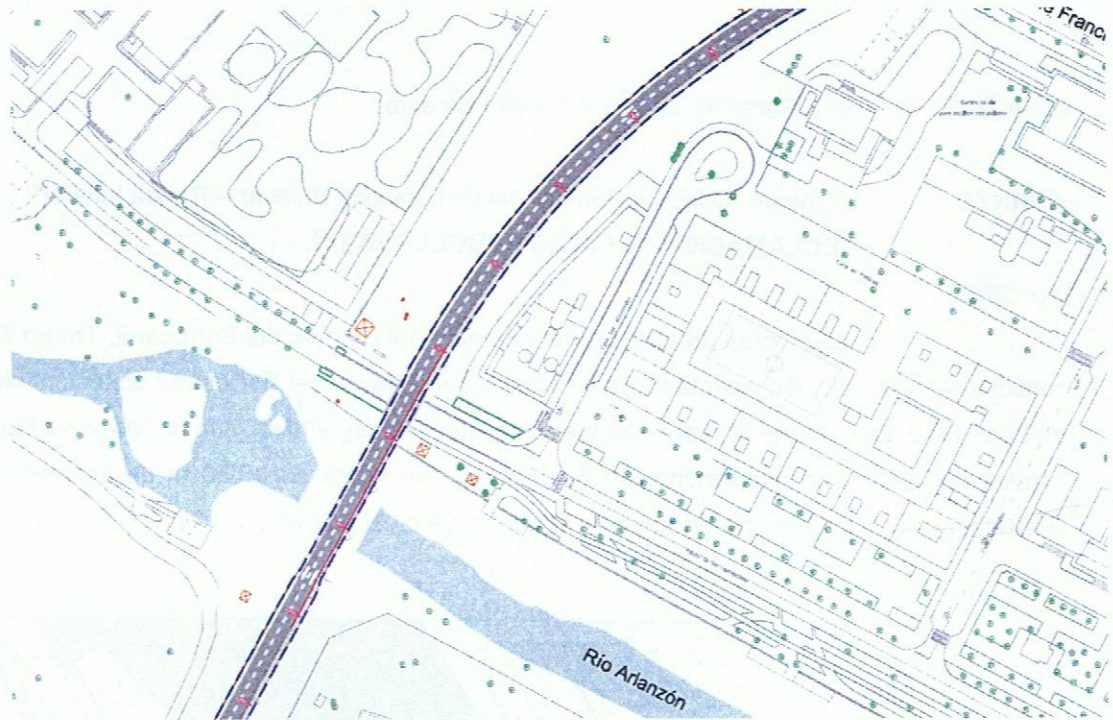


Aunque el proyecto está redactado, no ha sido aún aprobado ni sometido a los distintos informes sectoriales, debido fundamentalmente a que el Consorcio del Ferrocarril no dispone de los recursos económicos necesarios para acometer las obras.

El Ayuntamiento de Burgos ha optado por utilizar el espacio liberado por la desaparición del ferrocarril, realizando una actuación, con carácter provisional, que permita la necesaria comunicación entre de los barrios colindantes y con el resto de la ciudad sin esperar al futuro desarrollo del proyecto.



La solución en la misma zona prevista en estos momentos es la siguiente:



La solución adoptada es una calle dotada de una calzada de 7 m de anchura y una acera de 2 m de anchura situada en el lado de las viviendas, que permitirá la comunicación de vehículos y peatones entre los barrios afectados, utilizando la infraestructura del ferrocarril existente. La distancia del vial a las viviendas es similar al vial definitivo, aunque la rasante se adecua a la del puente existente sobre el río Arlanzón. La calzada, en el punto más próximo a las viviendas (PK 2+250), se sitúa a 16,35 m.

Las molestias que puede producir la nueva calle a los vecinos de las viviendas colindantes serán fundamentalmente el ruido originado por los vehículos que circulen.

Hay varios sistemas para minimizar el ruido, pero siempre la mejor solución es reducir el ruido en su origen. El ruido aumenta exponencialmente con la velocidad, y con la pendiente de la calle. La velocidad genérica en todo el casco urbano es de 50 Km/h, y por lo tanto, la prevista en el proyecto para este tramo. Aunque se trata de una velocidad moderada, lo cierto es que una reducción de velocidad traería consigo una reducción importante en el nivel sonoro.

Con relación a la pendiente del vial en ese tramo, el proyecto contempla una pendiente de 1,74%, que es una pendiente suave y por lo tanto no contribuye a la generación de ruido por los vehículos que han de subir por ella, pero que a la vez permite bajar algo la rasante con relación a la que actualmente tiene el ferrocarril.

Se crea un itinerario accesible horizontal a lo largo del vial y que permite salvar el río Arlanzón. En la actualidad hay un uso importante de peatones que utilizan el puente del ferrocarril para cruzar el río, ya que los pasos alternativos son el puente de Veterinaria y la pasarela de la Milanera.



Tras la puesta en funcionamiento de la nueva calle, si el resultado de las mediciones del ruido en las viviendas no fuera satisfactorio, se podrían adoptar **medidas complementarias** para reducir los niveles de ruido, como son:

- **Reducir la velocidad a 40 km/h** en el tramo de las viviendas y de los puentes, que no mermaría la capacidad del vial, **acompañado de un radar** que garantice el cumplimiento del límite de velocidad. El radar es la solución adecuada en sistemas generales, como es el caso, y que tan buenos resultados ha dado en los lugares en que se encuentra instalado.
- **Reducción de la velocidad a 30 km/h**, que aunque no empeora la capacidad del vial si que aumenta los tiempos en los desplazamiento y por lo tanto la incomodidad de los usuarios de la vía.
- **Restricción al paso de vehículos pesados**, derivándolos por otros viales del entorno que están utilizando en la actualidad.
- **Colocación de pantallas antirruidos**, que son muy eficaces para reducir el ruido detrás de ellas, pero no protegen las viviendas más elevadas. El inconveniente fundamental de las pantallas, y más las transparentes, es que son muy vandalizables y al final ofrecen una imagen indeseable.

Burgos, 14 de mayo de 2014

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, MUNICIPAL

- LUIS MARÍA ARCE LASTRA -