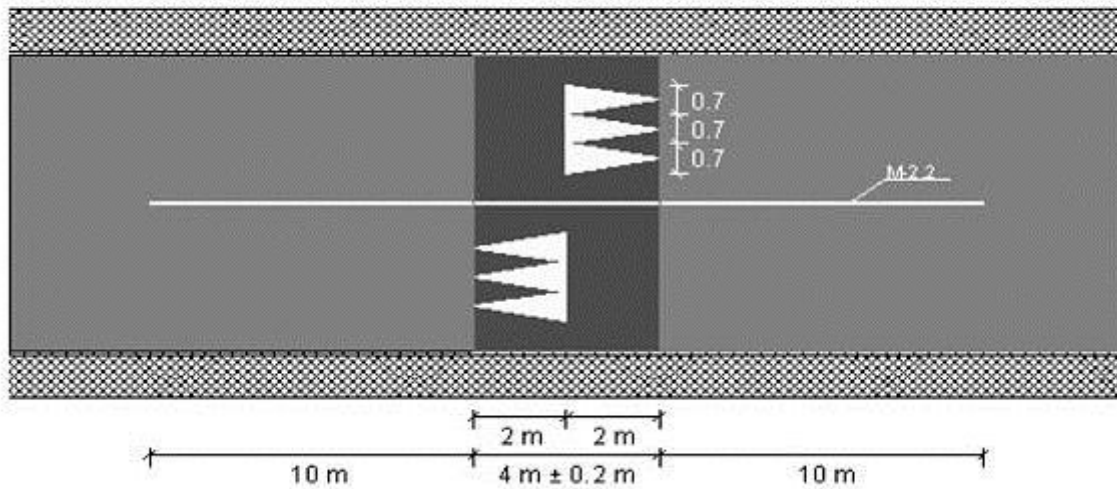


MEMORIA PARA LA COLOCACIÓN DE 5 REDUCTORES DE VELOCIDAD EN EL CASCO URBANO DE SASAMÓN.

CALZADA DE DOBLE SENTIDO



**PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE SASAMÓN.
ARQUITECTO: SANTIAGO LÓPEZ CORMENZANA.**

FEBRERO 2026.

MEMORIA DESCRIPTIVA

1. Autor del encargo.

Se redacta la presente Memoria por encargo de por encargo del **Ayuntamiento de Sasamón**, con C.I.F. P-0937500 G, representado por su alcalde **D. Lorenzo Galeón Gutiérrez**.

2. Autor del Proyecto.

El presente documento ha sido redactada por el Arquitecto D. **Santiago López Cormenzana**, con N.I.F.: 13.141.034-F Arquitecto colegiado con el nº 2.370 en el C.O.A.C.y L.E., y con domicilio profesional en Burgos, Plaza Alonso Martínez nº 7 oficina 83.

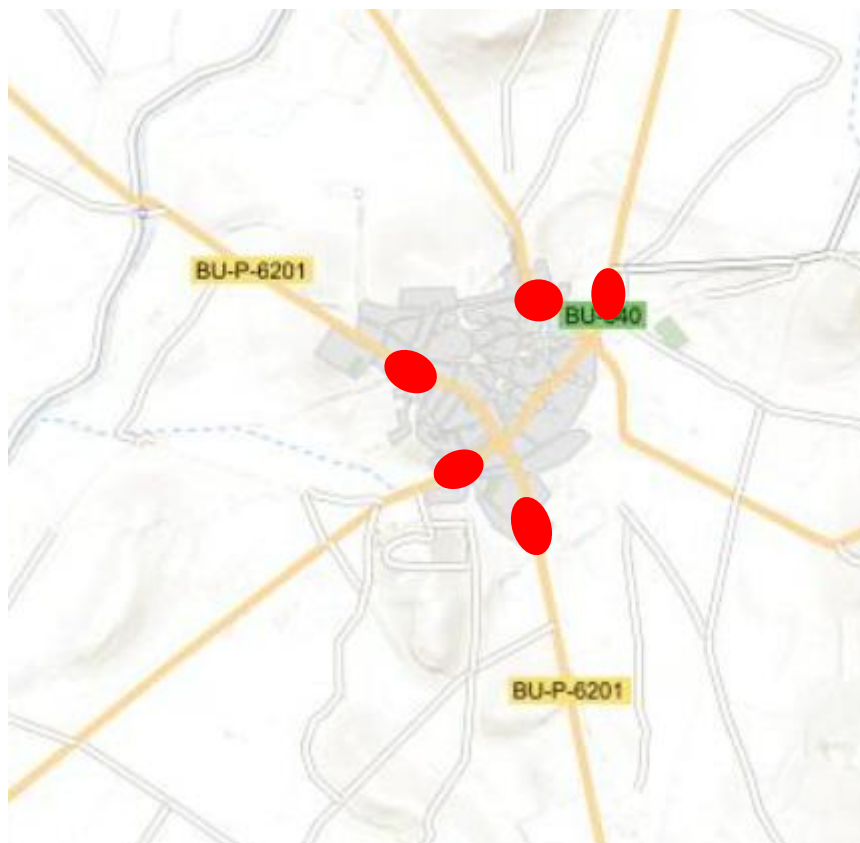
3. Antecedentes.

Se redacta este documento por solicitud del Ayuntamiento de Sasamón, motivado por los problemas que se ocasiona a los vecinos la circulación de vehículos a velocidad superior a la permitida por el casco urbano de Sasamón. Esto ocasiona riesgo para la seguridad de los viandantes, así como molestias por el ruido que ocasionan los vehículos.

Se trata de un dispositivo colocado sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.

Sasamón es un municipio con varias entradas desde diferentes núcleos colindantes, es por lo que se plantea la colocación de 5 reductores cada uno en uno de los puntos de acceso al municipio.



Dado que se trata de una intervención en tres vías, una de titularidad de La Diputación Provincial de Burgos, (BU-P-6201) y dos de titularidad de la Junta de Castilla y León, (BU-640, y BU-610) considero conveniente previo a ningún otro trámite solicitar informe el cual considero que es vinculante. De hecho el Ayuntamiento ha recabado informes a los dos organismos, cuyos informes favorables de adjuntan a la presente memoria.

Se redacta la presente Memoria para solicitar la Subvenciones que el Ayuntamiento estime conveniente, así como de servir de documento para poder licitar las correspondientes obras.

4. Emplazamiento.

Los reductores de velocidad se sitúan la carretera de titularidad de La Diputación Provincial de Burgos BU-P-6201 y en las dos carreteras de titularidad de la Junta de Castilla y León, BU-640, y BU-610 que cruzan por Sasamón.

Los 5 reductores están ubicado en el casco urbano.

Se adjunta plano con zona orientativa para su ubicación. La ubicación exacta es la definida en los informes recibidos por parte de la Junta de Castilla y León,. Aun así y previo al inicio de las obras se procederá por parte del

5. Tipología del reductor.

El tipo de reductor a colocar está definido en la orden FOM/3053/2008.

Se colocarán dos reductores de velocidad tipo de **“Lomo de asno”**, **ejecutado totalmente “in situ”**. Se trata de dispositivos de sección transversal de segmento circular.

6. Justificación de la Instrucción FOM/3053/2008.

ANEJO

Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado

2. *Ámbito de aplicación.* –

Esta norma básica será de aplicación en todos aquellos puntos de la Red de Carreteras del Estado donde sea necesaria la instalación de «reductores de velocidad (RDV)» y «bandas transversales de alerta (BTA)».

3. *Reductores de velocidad.*

3.1. *Definición.* –

Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.

Los Reductores de Velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

Reductores de Velocidad de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

Atendiendo a su ejecución, se pueden diferenciar los siguientes:

- **Ejecutados totalmente in situ.**

3.2. Criterios de implantación.

3.2.1. *Ubicación.* –

Los Reductores de Velocidad contemplados en esta Instrucción tienen como misión mantener una velocidad que ya debería haberse visto reducida con otras medidas (por ejemplo: señalización, glorietas, etc.), normalmente dispuestas al principio de la travesía o tramo.

La distancia entre Reductores de Velocidad consecutivos deberá estar comprendida entre 50 y 200 m, si bien se procurará que no supere los 150 m.

3.2.2. Limitaciones. –

No podrán instalarse Reductores de Velocidad salvo justificación técnica en los siguientes casos:

En los tramos de la red que no tengan consideración de travesía. A estos efectos, podrán considerarse como travesías aquellos tramos cuyo régimen de circulación, tráfico y usos sean similares al de éstas (por ejemplo, proximidades de rotondas en entornos periurbanos de las carreteras denominadas «vía parque», rondas urbanas, penetraciones urbanas, etc.), y su velocidad sea inferior a 50 km/h.

En los primeros 50 metros del comienzo de la travesía, cuando no exista «puerta de entrada» (sección en la que se garantiza una velocidad moderada).

En travesías cuya longitud sea inferior a 200 m.

En puntos donde la V85 supere los 60 km/h.

En los puentes o túneles u otras obras de fábrica singulares, y en los 25 m anteriores o posteriores.

En los tramos de travesías con pendiente superior al 5 por ciento.

En los tramos de travesías en que existan más de 2 carriles de circulación, salvo que exista mediana no franqueable de separación de sentidos.

En tramos de travesías con IMD superior a 5.000 vh, o una intensidad horaria punta superior a 300 vh.

En tramos de travesía con una IMD de vehículos pesados superior a 300 vh.

En las proximidades de las intersecciones no se colocarán Reductores de Velocidad del tipo «lomo de asno» para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales. En este caso sólo pueden ser utilizados los Reductores de Velocidad de tipo trapezoidal, siempre que existan pasos de peatones.

3.3. Criterios de diseño.

3.3.1. Materiales de construcción. –

La calidad de los materiales empleados en la construcción deberá garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y durabilidad.

Para los Reductores de Velocidad fabricados in situ se consideran materiales adecuados el hormigón, cuya textura superficial estará comprendida entre 0,6–0,9 según NLT-335, o, **materiales de componente asfáltico**. El coeficiente de rozamiento superficial para los fabricados con componentes asfálticos será al menos del 65% según la especificación para la calidad de obra terminada indicada en los Art. 540, 542 y 543 del PG3.

En los prefabricados los materiales suelen ser de caucho o derivados y materiales plásticos, y la sujeción a la capa de rodadura se realiza mediante tornillos o adhesivos químicos que garanticen su total fijación.

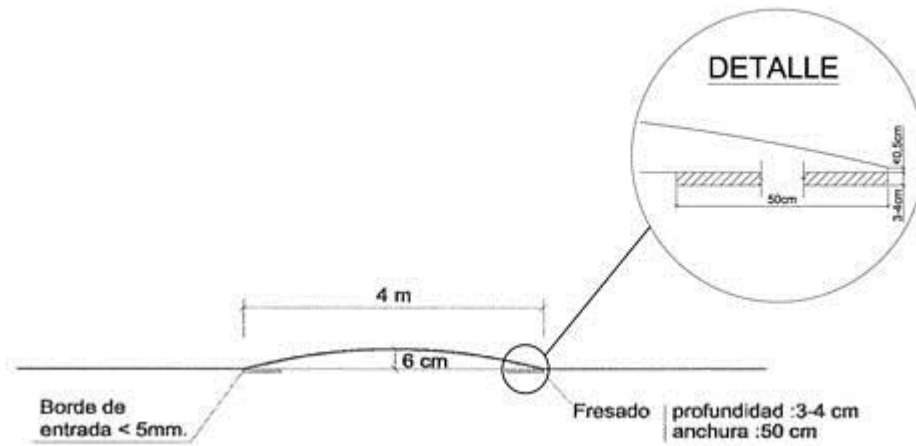
3.3.2. Geometría. –

Para la implantación en tramos donde las velocidades requeridas estén comprendidas entre 30 y 50 km/h, las características geométricas de los distintos tipos de reductores, serán:

3.3.2.2. Reductor tipo «Lomo de asno» in situ. –

Las dimensiones del Reductor de Velocidad tipo «lomo de asno» ejecutado in situ, que tendrá sección transversal de segmento circular, serán:

- Altura: 6 cm $\pm$ 1 cm.
- Longitud: 4 m $\pm$ 0,20 m.



Velocidad máxima (km/h)

Longitud (cm)

<50

Entre 60 y 120.

3.3.3. Borde de entrada. –

El borde de ataque entre la calzada y el Reductores de Velocidad debe ser como máximo de 5 mm de altura; para ello, en el proceso de construcción de los Reductores de Velocidad (RDV) «in situ», se procederá a cajea los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de anchura.

3.3.4. Conexión con la acera. –

En el caso del paso peatonal sobre elevado, si la acera tuviere una altura superior a 10 cm, y con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, se procederá a rebajarla en toda la longitud del paso para permitir la continuidad del itinerario peatonal. Esta adecuación de la acera se llevará a cabo con los criterios de diseño preciso y reglamentado, evitando que el desnivel entre la acera y los Reductores de Velocidad trapezoidal sea superior a 1 cm.

3.3.4.1. Drenaje. –

Se debe garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos de los Reductores de Velocidad. Entre las posibles soluciones a considerar, se recomiendan las siguientes soluciones:

Captación de aguas pluviales mediante sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles, en las proximidades del borde de aguas arriba de los Reductores de Velocidad ubicado a mayor cota.

Ejecución, a lo largo de los laterales del paso sobre elevado, de conductos embebidos que garanticen la evacuación de las aguas; evitando en todo caso discontinuidades entre el Reductores de Velocidad y la acera que puedan suponer obstáculo para el cruce peatonal o peligro para los vehículos que circulen por la zona.

3.4. Equipamiento.

3.4.1. Señalización.-

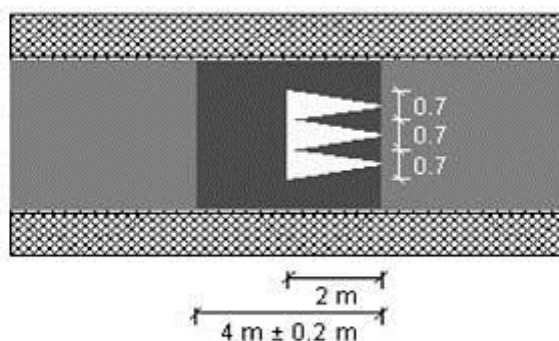
Tanto en la travesía como en el entorno de los Reductores de Velocidad se dispondrá la señalización que a continuación se detalla, con el objeto de garantizar los objetivos de mejora de la seguridad de la circulación que se persiguen con estos dispositivos.

3.4.1.1. Señalización horizontal.

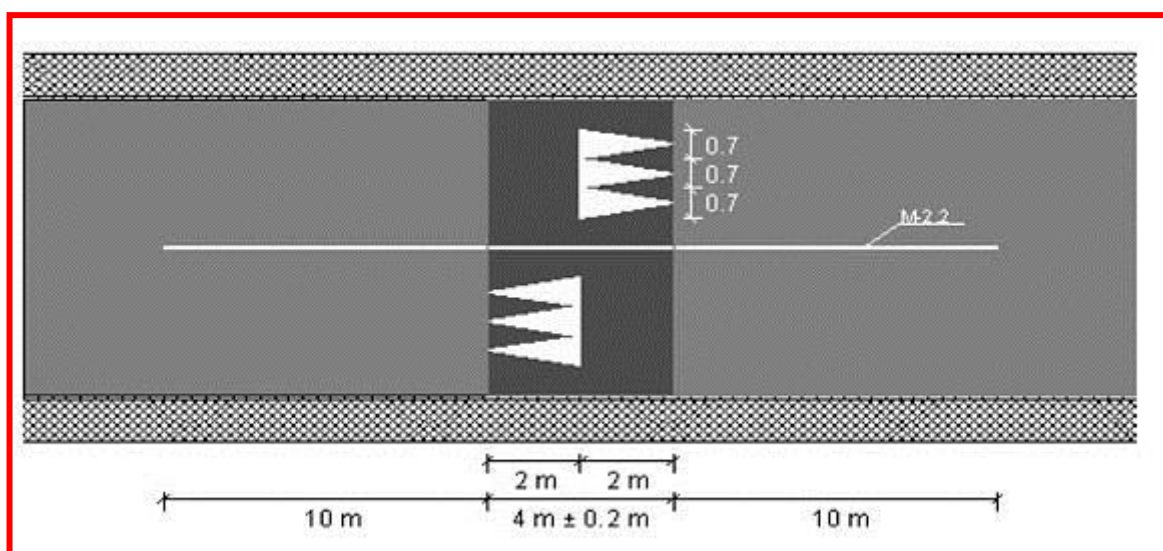
- B) Reductor tipo «Lomo de asno»: Los Reductores de Velocidad de este tipo no se emplearán como paso de peatones. El diseño incluirá como elementos distintivos del sentido de circulación tres triángulos blancos realizados sobre la parte ascendente del «lomo de asno» (la figura adjunta muestra el caso de los construidos in situ).

Gráfico.

CALZADA DE UN SENTIDO



CALZADA DE DOBLE SENTIDO



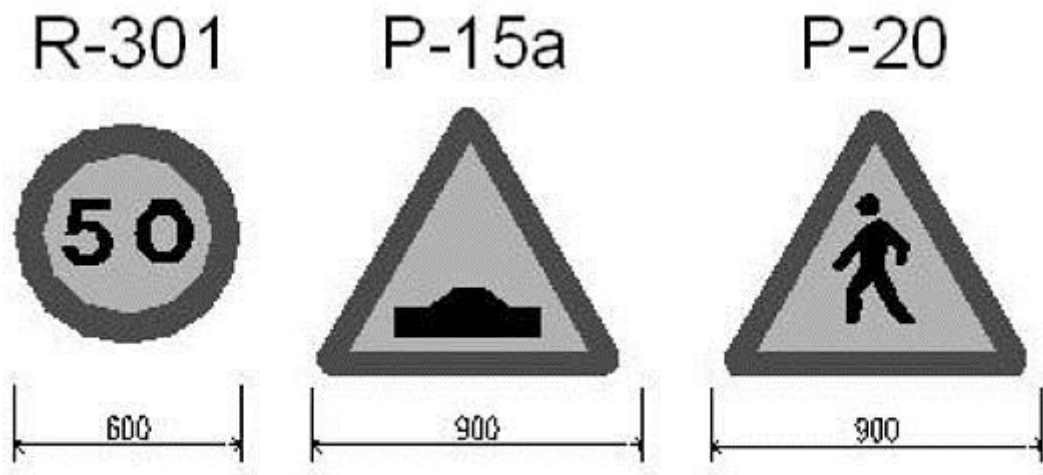
Cuando la calzada sea de doble sentido, conviene materializar a lo largo de los «lomos de asno» una línea axial continua de tipo (M-2.2; Norma: 8.2-IC), de longitud no inferior a 10 metros a cada lado.

3.4.1.2. Señalización vertical.-

Estas recomendaciones contemplan tres tipos de señalización vertical: de entrada al tramo, de advertencia, y de situación.

- A) Señalización a la entrada de la travesía: En las entradas a la travesía, en la misma sección donde se ubique la señal de poblado S-500, o en sus inmediaciones, los de dispositivos reductores de velocidad deben de ir precedidos de las señales siguientes: R-301 de limitación de velocidad, P-15a de advertencia de resalto, y P-20 de «peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones». Estas señales se escogerán, ya sean algunas de ellas o todas, atendiendo a las características del tramo y de los tipos de dispositivos RDV, pudiéndose conjugar la disposición individualizada de cada señal con la disposición conjunta de varias de ellas dentro de un cartel, facilitando así la señalización idónea para cada caso concreto.

Señales



La limitación de velocidad se elegirá teniendo en cuenta las características del tramo, pero en ningún caso será superior a 50 km/h.

- B) Señalización en la aproximación al RDV: La señalización vertical en aproximación a un reductor de velocidad aislado o a un grupo de reductores sucesivos estará compuesta en general por las señales R-301 (velocidad máxima permitida), P-15a (resalto) y P-20 (proximidad de lugar frecuentado por peatones), dispuestas en ese mismo orden según el sentido de marcha de los vehículos.

La señal P-20 se dispondrá obligatoriamente en el caso de los reductores de tipo trapezoidal con función de paso de peatones.

Dicha señal será recomendable en el caso en que exista un paso de peatones situado a continuación de los reductores de velocidad así como en el caso de presencia significativa de peatones en las márgenes con riesgo de invasión de la calzada por parte de los mismos.

Si el RDV aislado o primero de grupo se encontrara próximo a la puerta de entrada del tramo a considerar, se estudiará la validez de las señales allí dispuestas a los

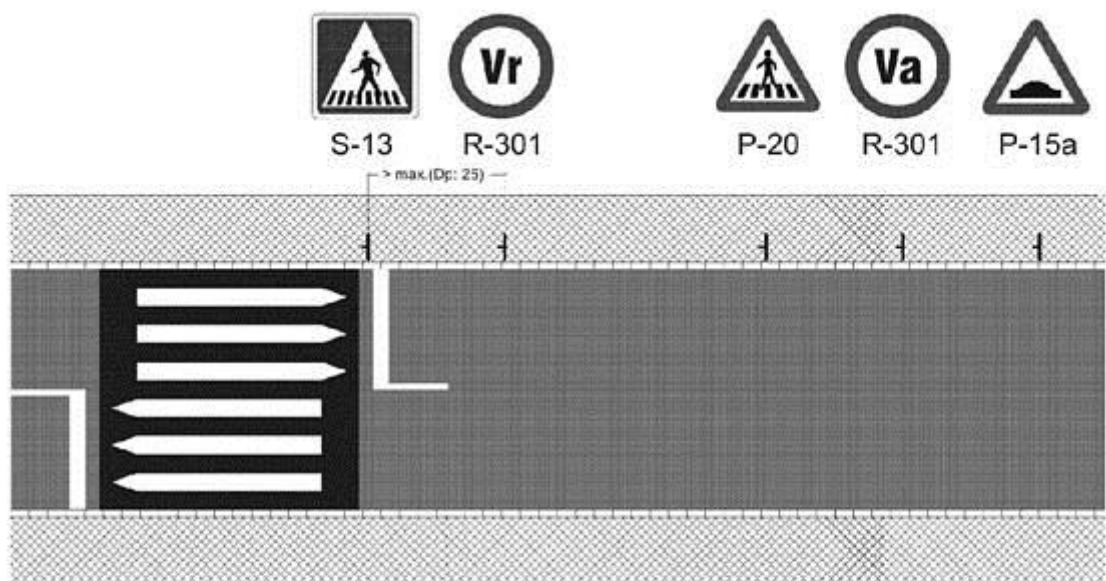
efectos descritos en este apartado, viniendo a sustituir total o parcialmente a la señalización específica de aproximación al RDV.

Donde hubiera limitaciones de espacio, se podrán colocar dos señales en un mismo poste.

La señal P-15a se instalará siempre en la aproximación a un RDV aislado y la P-15 precederá al primero cuando exista más de una reductor.

La señal R-301 se instalará siempre en el caso en que la velocidad correspondiente a las características geométricas del reductor sea inferior al límite de velocidad existente en el tramo previo. La distancia entre la señal R-301 y la línea de detención del paso de peatones será igual o superior a la distancia de parada correspondiente a la limitación de velocidad relativa a las características geométricas del reductor y tendrá un valor mínimo de 25 m.

Señales



* Cuando sea necesaria.

Dp: Distancia de parada (m) en función Vr

Va: Limite de velocidad en el tramo de aproximación

Vr: Limite de velocidad correspondiente al paso peatonal sobreelevado

-
- C) Señalización de situación: En los reductores de velocidad de tipo trapezoidal se colocará inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal. En caso de que se considere que esta señal no será percibida con la suficiente antelación, se estudiará la conveniencia de disponer la señal S-13 en báculo, con el objeto de que se pueda percibir desde mayor distancia.

3.4.2. Iluminación.-

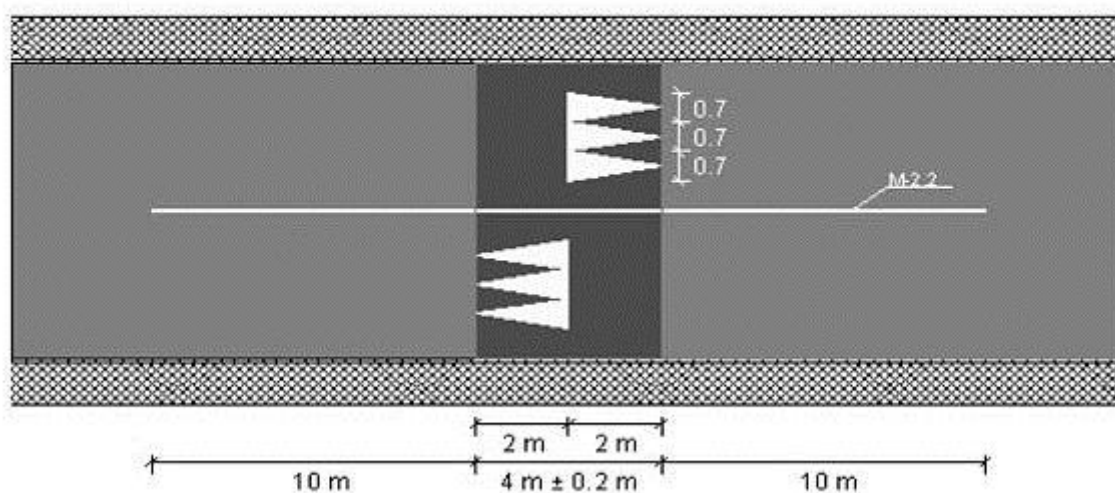
Todos los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su visibilidad, localización, y presencia de peatones en su caso, por parte de los conductores. En caso de que exista iluminación en todo el tramo, se deberá destacar la situada sobre los pasos de peatones.

SANTIAGO LÓPEZ CORMENZANA. ARQUITECTO.

7. Superficie.

La superficie de la zona afectada por la presente memoria es la de la ubicación del Reductor de Velocidad de Lomo de Asno, en travesía de 7 metros de anchura aproximadamente y una longitud de 4 metros. Para el pintado de la línea afecta a 24 metros lineales.

CALZADA DE DOBLE SENTIDO



La medición se ha realizado según planos de Catastro. No obstante la presente memoria es un documento orientativo, tanto en mediciones como en precios, previo a la inicio de las obras se deberá por parte de la empresa realizar todas las comprobaciones que estime necesarias para evitar desajustes en la ejecución y presupuesto.

8. Justificación urbanística.

El Municipio de Sasamón cuenta con planeamiento propio, Normas Urbanísticas Municipales (NUM) aprobadas definitivamente por la CTU el día 10 de septiembre de 2014, y publicadas el 15 de octubre de 2014.

Las obras a realizar no modifican los parámetros urbanísticos, se trata de obras a ejecutar en las vías existentes sin modificar diseño, anchura ni accesibilidad.

Las obras a realizar cumplen la Instrucción FOM3053/2008.



Con lo anteriormente descrito queda justificado el cumplimiento de la Normativa Urbanística para la colocación de 5 reductores en travesía en Sasamón.

9. Propietarios afectados.

No existen propietarios particulares afectados dado que todas las obras se realizan en terrenos de propiedad municipal.

Dado que ya se tienen todos los informes sectoriales correspondientes, y previo al inicio e deberá avisar al Departamento de Vías y Obras de la Diputación Provincial de Burgos y de la Junta de Castilla y León, con la suficiente antelación conforme a los condicionantes que impuestos en su autorización.

10.CUMPLIMIENTO DE LOS ART. 125 DEL RGLCAP – Declaración de obra completa - Y ART. 86 DEL TRLCSP – Objeto del contrato -.

Se ha programado un plazo de ejecución de 1 mes.

Toda la obra se desarrollará en una única fase que comprenderá el total de las partidas presupuestadas.

Esta Memoria se refiere a una obra completa, entendiéndose por tal la susceptible de ser entregada al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de las ulteriores ampliaciones de que posteriormente puedan ser objeto y comprenderán todos y cada uno de los elementos que sean precisos para la utilización de la obra.

11.CUMPLIMIENTO DEL ART. 123.3 DEL TRLCSP – Estudio geotécnico -.

Debido al conocimiento del terreno en la localidad y a la escasa entidad de las obras, entiendo que no es preciso realizar estudio geotécnico, resultando el terreno apto para las obras a acometer.

Dado que la zona a pavimentar está totalmente consolidada y asentada ya que las calles tienen un tránsito normal, declaro la idoneidad de los terrenos para la correcta ejecución de las obras que se pretenden realizar.

Las obras a realizar no suponen grandes movimientos de tierras, ni excavaciones de gran profundidad, por lo que no suponen peligros de derrumbes ni atrapamientos, no siendo incompatible el firme existente con la

naturaleza de las obras, por lo que el técnico que suscribe entiende que no es necesario la realización de un estudio geotécnico, tal y como se indica en el art. 123.3 del TRLCSP.

12. REVISIÓN DE PRECIOS. Cumplimiento del art. 89 del TRLCSP y art. 104 del RGLCAP.

La duración de la obra es de 1 mes que, al ser inferior a un año, se excluye la procedencia de la revisión de precios.

13. CUMPLIMIENTO DEL ART. 36 Y 133 DEL RGLCAP – Clasificación del contratista y categoría del contrato -.

Conforme al art. 65 de la Ley no es exigible la clasificación del contratista al ser un contrato de obra con un presupuesto base de licitación inferior a 350.000€.

14. CODIGO CPV -.

Según las Tablas de CPV las obras a realizar están incluidas dentro de los siguientes códigos:

05233252-0 Trabajos de pavimentación de calles.

15. CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA DE SEGURIDAD Y SALUD, Y DE GESTIÓN DE RESIDUOS-.

Por parte de la empresa adjudicataria deberá cumplir todas las medidas de seguridad necesarias, redactando La Evaluación de Riesgos o el Plan de Seguridad necesario previo a la ejecución. Se deberán extremar las medidas de seguridad durante la ejecución de la obra.

Todo residuo procedente de la obra deberá ser llevado a vertedero autorizado o planta de tratamiento debiendo presentar sus justificantes a la finalización de la obra a la propiedad.

SANTIAGO LÓPEZ CORMENZANA. ARQUITECTO.

MEMORIA CONSTRUCTIVA

Movimiento de tierras y actuaciones previas.

Se procederá a la limpieza y barrido con eliminación de material ial necesario previo a la ejecución de la obra.

Se realizará el FRESADO DE PAVIMENTO BITUMINOSO según Instrucción Técnica FOM/3053/2008 para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado con carga, barrido, retirada y transporte de residuos a lugar de empleo y/o gestor autorizado hasta una distancia de 60 km

Pavimentación.

Para la pavimentación de LOMO DE ASNO se utilizará emulsión c60b4 adh en riegos de adherencia y la preparación de la superficie, totalmente terminado. Se añadirá mezcla bituminosa en caliente tipo ac22 surf d (d-20 rodadura), extendida y compactada, excepto betún y polvo mineral de aportación. Con polvo mineral o carbonato (tricalsa o similar) empleado como polvo mineral de aportación en mezclas bituminosas en caliente puesto a pie de obra o planta.

Tendrá sección circular con altura de 6 cms, y longitud de 4 metros. El borde de ataque entre la calzada y el Reductores de Velocidad debe ser como máximo de 5 mm de altura; para ello, en el proceso de construcción de los Reductores de Velocidad (RDV) «in situ», se procederá a cajear los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de anchura. Se deberá garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos de los Reductores de Velocidad.

Alumbrado

4 de los 5 reductores cuentan con iluminación mediante farola. Únicamente en el reductor ubicado en la Carretera BU-640 Carretera de Villadiego se colocará una farola solar, por lo que no es necesario realizar ningún tipo de adecuación de la red de alumbrado exterior.

Varios.

Se realizará el marcado horizontal con pintura blanca refractante tipo acrílica, según indicaciones de la Instrucción.

Se colocará la señalización vertical, según instrucción Técnica FOM/3053/2008.

Se adoptarán las medidas de seguridad obligatorias según la legislación vigente, en todo momento, durante el transcurso de las obras.

Será obligatorio por la empresa adjudicataria de cumplir todas las medidas de seguridad, tanto para los trabajadores como para los peatones y viandantes del municipio.

Se deberá cumplir todas las indicaciones del Titular de la vía, indicadas en el informe recibido.

Burgos, febrero de 2026

El Arquitecto:

La propiedad:

Fdo. Santiago López Cormenzana

Ayuntamiento de Sasamón.

RESUMEN DE PRESUPUESTO.

El presente presupuesto se realiza de manera orientativa, debiendo realizarse de manera exhaustiva en el momento de la realización del correspondiente proyecto. Dado que el traslado de la maquinaria puede modificar dicha valoración.

VALORACIÓN PARA LA COLOCACIÓN DE 5 REDUCTORES DE VELOCIDAD EN SASAMÓN. (BURGOS).

Nº	DESCRIPCION	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
1.1	P.A. DE LIMPIEZA, BARRIDO , aporte de material necesario previo a la ejecución de la obra.	5,00	80,00	400,00
1.2	M1 FRESADO DE PAVIMENTO BITUMINOSO O DE HORMIGÓN EXISTENTE i/ carga, barrido, retirada y transporte de residuos a lugar de empleo y/o gestor autorizado hasta una distancia de 60 km	5 X 2 X 7,00 TOTAL 70,00	14,00	980,00
1.3	M2 de LOMO DE ASNO CONFORMADO por emulsión c60b4 adh en riegos de adherencia y la preparación de la superficie, totalmente terminado. mezcla bituminosa en caliente tipo ac22 surf d (d-20 rodadura), extendida y compactada, excepto betún y polvo mineral de aportación. Con polvo mineral o carbonato (tricalsa o similar) empleado como polvo mineral de aportación en mezclas bituminosas en caliente puesto a pie de obra o planta. Tendrá sección circular con altura de 6 cms, y longitud de 4 metros. El borde de ataque entre la calzada y el Reductores de Velocidad debe ser como máximo de 5 mm de altura; para ello, en el proceso de construcción de los Reductores de Velocidad (RDV) «in situ», se procederá a cajear los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de anchura. Se deberá garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos de los Reductores de Velocidad.	5 X 28,00 28,00 TOTAL 140,00	30,00	4.200,00
1.4	Ud. SEÑALIZACION HORIZONTAL. MARCA VIAL DE PINTURA BLANCA REFLECTANTE, TIPO ACRÍLICA. El diseño incluirá como elementos distintivos del sentido de circulación tres triángulos blancos realizados sobre la parte ascendente del «lomo de asno. Marcaje de línea axial continua de tipo (M-2.2; Norma: 8.2-IC), de longitud no inferior a 10 metros a cada lado.	5,00	200,00	1.000,00
1.5	Ud SEÑALIZACION VERTICAL 2 de Tipo R-301 de limitación de velocidad, 2 de P-15a de advertencia de resalto, y 2 de P-20 de «peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones», retrorreflectante de clase ra2, colocada sobre poste galvanizado, fijado a tierra o acera, y/o muro mediante hormigonado i/ tornillería y elementos de fijación y transporte a lugar de empleo. Totalmente terminado y colocado.	5 X 6,00 TOTAL 30,00	275,00	8.250,00

1.6	Ud DE FAROLA CON PANEL SOLAR conformado por FAROLA SOLAR Modelo SUN M31 (3000K, 40W) de la empresa LEDISSON o similar, conformado por columna fabricada en acero galvanizada y acabada en color gris RAL 7040. Estructura compuesta de base con puerta de registro y fuste con brazo de diámetro 60 mm para instalar luminaria. Incorpora dos baterías de gel de 12V - 75Ah que deben conectarse en serie, de forma que el sistema trabaja a 24V DC. Módulo fotovoltaico de silicio monocristalino de 250 Wp y regulador de carga para instalar en la misma base de la para facilitar tareas de mantenimiento y programación sin necesidad de maquinaria elevador, con luminaria, incluyendo p.p. de dado de hormigón para cimentación, piezas especiales pernos, tornillería, etc... Totalmente colocado y terminado.	1,00	2.100,00	2.100,00
1.7	P.A. DE SEGURIDAD Y SALUD EN LA OBRA.	1,00	150,00	150,00
1.8	P.A. DE GESTIÓN DE RESIDUOS.	1,00	100,00	100,00
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCION MATERIAL:				17.180,00
13 % GASTOS GENERALES:				2.233,40
6 % GASTOS GENERALES:				1.030,80
TOTAL PRESUPUESTO DE CONTRATA:				20.444,20
21 % IVA:				4.293,28
TOTAL PRESUPUESTO:				24.737,48

ASCIENDE EL PRESENTE PRESUPUESTO PARA LA COLOCACIÓN DE 5 REDUCTORES DE VELOCIDAD EN SASAMÓN, (BURGOS) A LA CANTIDAD DE VEINTICUATRO MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS CON CUARENTA Y OCHO CENTIMOS DE EURO. (24.737,48 €.)

Burgos, febrero de 2026.

El Arquitecto:

La propiedad:

Fdo. Santiago López Cormenzana

Fdo. Ayuntamiento de Sasamón.

**ANEXO. INFORMES SECTORIALES DE CARRETERAS.
DIPUTACIÓN Y JUNTA DE CASTILLA Y LEON.**



Referencia:	2025/00063704J
Procedimiento:	Autorizaciones de obras, servicios y usos Autorizaciones de obras en zona de protección de la Ley de Carreteras
Interesado:	AYUNTAMIENTO DE SASAMON
Representante:	LORENZO GALERON GUTIERREZ
Vías y Obras (SMPEREZ2)	

Exp. 219/25

INFORME DEL SERVICIO DE VÍAS Y OBRAS

En relación con el escrito del Ayuntamiento de Sasamón (P0937500G) con nº de registro 2025040572 y fecha 16 de octubre de 2025, por el que solicita autorización para la colocación de dos reductores de velocidad en la carretera BU-P-4041, a su paso por Sasamón, se informa:

La Junta de Gobierno de esta Diputación Provincial, en sesión ordinaria celebrada el día 5 de junio de 2009, aprobó el informe-propuesta de aplicación de la Orden FOM/3053/2008 del Ministerio de Fomento a la red de carreteras de la Diputación Provincial, hasta que, en su caso, se desarrolle una normativa específica. La citada Orden aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta.

La colocación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras dependientes de la Diputación, se registrará, por tanto, por la citada Instrucción, adecuándola a las características particulares de la red provincial de carreteras según la justificación técnica establecida en el art. 3 de la propia Instrucción, previo informe favorable del Servicio de Vías y Obras a través de la Jefatura de Conservación que corresponda.

En virtud de lo anterior se **INFORMA FAVORABLEMENTE** la instalación por ese Ayuntamiento de tres reductores de velocidad tipo “lomo de asno”, en la carretera provincial BU-P-4041 (travesía de Sasamón), con arreglo al siguiente condicionado:

CONDICIONES PARTICULARES

Reductores de velocidad

- Se instalarán tres reductores de velocidad de tipo “lomo de asno”, realizados in situ, con las dimensiones y características señaladas en la Orden FOM/3053/2008.
 - Su sección transversal será de segmento circular y sus dimensiones **6 cm. de altura máxima y 4 m. de longitud**.
 - Se construirán “in situ” con hormigón o material asfáltico de coeficiente de rozamiento superficial adecuado.
 - Los dispositivos reductores de velocidad abarcarán toda la anchura de la calzada.
 - No presentarán problemas de encharcamiento por lo que dispondrán de sistema de drenaje, en su caso.



Diputación de Burgos

- La ubicación exacta de los reductores de velocidad será señalada por el capataz de vigilancia de la zona, quien comprobará que se encuentran en el interior de la travesía de la carretera y que se reúnen las condiciones necesarias para su colocación.
- La señalización, horizontal y vertical, deberá ajustarse a lo establecido en la Orden FOM/3053/2008 para este tipo de reductores de velocidad.
 - La señalización horizontal de los reductores de velocidad **tipo lomo de asno** consistirá en marcas viales en forma de flecha de 70 cm. de anchura máxima y 2 m. de longitud, opuestas a cada sentido de la marcha y situadas sobre cada reductor de velocidad.

La señalización vertical de situación consistirá en seis (6) señales P-15a con placa complementaria S-810 “resaltos”, nivel RA2 de retrorreflectancia, que se colocarán, una a cada lado, de cada uno de los reductores de velocidad.

- **Complementariamente** a la señalización vertical dispuesta en la Orden FOM/3053/2008, se colocará en la entrada a la travesía la siguiente señalización vertical: **Un cartel en cada entrada** del pueblo, convenientemente situado que contendrá además de la inscripción “ATENCIÓN TRAVESÍA”, señalización R-301 “Limitación de velocidad a 30 km/h”, P-20 “Peligro lugar frecuentado por peatones” y P-15A “Resaltos”; con nivel de retrorreflectancia RA-3ZC.
- Todos los dispositivos reductores de velocidad contarán con iluminación nocturna, a efectos de garantizar su visibilidad y localización.
- Será responsabilidad de ese Ayuntamiento la adecuada conservación de los reductores instalados, declinando la Diputación cualquier responsabilidad por los daños que los equipos de vialidad invernal pudieran causar en los mismos.

CONDICIONES GENERALES

- El solicitante queda obligado a la obtención de las autorizaciones y permisos del resto de Administraciones y/o Organismos con competencia en estas actuaciones, así como al pago de cuantas tasas o precios públicos pudieran devengarse.
- La gestión de la ocupación de los terrenos que pudiera producirse como consecuencia de los trabajos a realizar serán responsabilidad del solicitante.
- Durante la realización de los trabajos y hasta su finalización se colocará y mantendrá la señalización necesaria para garantizar la seguridad de los conductores, peatones y trabajadores, así como el balizamiento preciso para impedir el acceso a la obra de las personas no autorizadas.
- Esta señalización es obligatoria y de cuenta del ejecutor de las obras, siendo el único responsable de los accidentes a que pudiera dar lugar una insuficiente señalización o mal estado de conservación o colocación de la misma, debiendo retirarla tan pronto como cese la causa que la motivó.



Diputación de Burgos

- La calzada se mantendrá en todo momento limpia de tierras y residuos y se llevará a cabo una correcta conservación y limpieza de las obras de fábrica en los caminos de acceso.
- Cuando resulte imprescindible la ocupación temporal de la plataforma de la carretera se regulará el tráfico mediante señalización manual con paso en sentido único alternativo. Los cortes de carretera, en su caso, realizarán por el tiempo mínimo imprescindible. No se mantendrán restricciones al tráfico entre la puesta y la salida del sol.
- El peticionario será responsable de todos los daños que puedan ocasionarse a la carretera, a su zona de influencia, a terceros o en la propia construcción, con motivo de las obras, quedando obligado a repararlos por su cuenta.
- Por razones de seguridad vial, la Diputación Provincial de Burgos podrá extinguir la autorización en cualquier momento sin que el peticionario tenga derecho a reclamar indemnización alguna por tal concepto.

Esta autorización se otorgará a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre terrenos o bienes.

El beneficiario de la autorización deberá exhibir una copia de la misma cuando se le requiera por personal afecto al Servicio de Vías y Obras de la Diputación Provincial de Burgos.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones impuestas, podrá dar lugar a la anulación de esta autorización y a la instrucción del correspondiente expediente de sanción que procediere. Estas condiciones dan por supuesto, que son ciertos cuantos datos ha suministrado el peticionario, por lo que cualquier falsedad o alteración en los mismos, será causa de nulidad de esta autorización.

Previamente a la realización de las obras objeto de informe, el peticionario **deberá obligatoriamente notificar su fecha de comienzo al Servicio de Vías y Obras, al teléfono 947 25 86 00 (ext. 1220, 1215 o 1218) con al menos, cinco días de antelación o al correo viasyobras@diputaciondeburgos.es** para que puedan ser inspeccionadas y formular, en su caso, las advertencias pertinentes.

A los efectos oportunos.

EL JEFE DE SECCIÓN DE CONSERVACIÓN,
ZONA NORTE

Jefe de Sección. Vías y Obras
JOSE RAMON LOPEZ FERNANDEZ-HERAS
Este documento ha sido firmado
electrónicamente
Fecha 23/10/2025



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

AYUNTAMIENTO DE SASAMÓN.
Plaza Mayor, 1
09123 SASAMÓN.
BURGOS.

N/R: Sección de Conservación y Explotación.
LEGG.

ASUNTO: Solución técnica para la colocación de sistemas de reducción de velocidad.

En relación a las conversaciones mantenidas con D. Luis Fernando Sadornil Simón, alcalde-presidente del Excmo. Ayuntamiento de Sasamón (Burgos), solicitando la reducción de velocidad de los vehículos a su paso por la travesía de Sasamón, se realiza visita concertada con D. Luis Fernando Sadornil Simón, a esa localidad el día 29 de agosto de 2022, y durante la misma, se comprueba que; la zona urbana de Sasamón, a que hace referencia este informe, afecta a dos carreteras, una autonómica la **BU-640, “de A-231 a Villadiego (BU-627)”**, perteneciente a la Junta de Castilla y León, y la provincial **BU-P-4041, “de N-620 por Villaldemiro, Iglesias y Olmillos de Sasamón a N-120”**, perteneciente a la Excmo. Diputación de Burgos.

La BU-640, comienza en la intersección con la carretera autonómica A-231 salida 132 sentido León en el p.k. 132+000, transcurre por el núcleo urbano de la localidad durante una longitud de 750 m. y termina en la intersección con la carretera autonómica BU-627 en su p.k. 17+170 en Villadiego. El tramo que nos afecta respecto de este informe, corresponde al existente desde la intersección donde termina la carretera provincial al BU-P-4041, hasta la señal **S-510 “fin de población”** (Sasamón), afectando a unos 516,00 m. aproximadamente.

La BU-P-4041 comienza en la intersección con la carretera nacional N-620 en su margen derecha, transcurren por el núcleo urbano de la localidad durante una longitud de 362,00 m., y termina en la intersección con la carretera autonómica BU-640 en su p.k. 3+200 en Sasamón. El tramo que nos afecta respecto de este informe, corresponde al existente desde la señal **S-500 “entrada a población”** (Sasamón), hasta la intersección con la carretera autonómica BU-640, afectando a unos 362,00 m. aproximadamente.

- Carretera autonómica BU-640, “de A-231 a Villadiego (BU-627)”.

La señalización vial, **saliendo de Sasamón dirección Villegas**, en la actualidad consiste en; no existiendo ninguna señalización vertical en el tramo afectado por este informe, el eje de la carretera es continuo desde cruce con BU-P-4041 hasta el Centro Cultural Municipal cerca de la Muralla, no permitiendo adelantar, a partir de aquí se estrecha la calzada y debido a su anchura el eje desaparece, quedando marcados solo bordes, hasta el cruce con la carretera autonómica BU-610 y la carretera provincia BU-V-6402, a partir de aquí la calzada empieza a tener anchura suficiente para pintar eje continuo, durante el resto de la travesía, hasta la S-510 “fin de población” (Sasamón).

La señalización vial, viviendo de Villegas dirección Sasamón, en la actualidad consiste en; previamente a la señal **S-500** “entrada a población” (Sasamón) existen pintados en el pavimento las limitaciones de velocidades de 70 y 50 Km/h, dentro de **Bandas Transversales de Alerta**, resaltadas en el carril derecho sentido contrario a la kilometración, con sus correspondientes señales R-301 de 70 y 50 duplicadas, estando previamente señalizados con la señal P-15 a, con la inscripción “bandas sonoras”, el eje de la carretera es continuo, no permitiendo adelantar, hasta el cruce con la carretera autonómica BU-610 y la carretera provincia BU-V-6402, según nos acercamos a la travesía se estrecha y debido a su anchura el eje desaparece, quedando marcados solo bordes, hasta el Centro Cultural Municipal cerca de la Muralla, donde empieza a tener la calzada anchura suficiente para pintar eje continuo, el eje de la carretera es continuo desde cruce con BU-P-4041.

- Carretera provincial BU-P-4041, “de N-620 por Villaldemiro, Iglesias y Olmillos de Sasamón a N-120”.

La señalización vial, saliendo de Sasamón dirección Olmillos de Sasamón, en la actualidad no existe ninguna señalización ni horizontal ni vertical hasta la señal S-510 “fin de población” (Sasamón), el eje de la carretera es discontinuo en todo el tramo, permitiendo adelantar.

La señalización vial, viviendo de Olmillos de Sasamón dirección Sasamón, en la actualidad consiste en; pasada la señal **S-500** “entrada a población”, (Sasamón) existe pintado en el pavimento la limitación de velocidad de 30 Km/h, dentro de **Bandas Transversales de Alerta**, resaltadas en el carril derecho sentido de la kilometración, con sus correspondientes señales R-301 de 30 Km/h, según nos acercamos a la travesía no existe ninguna señalización ni horizontal ni vertical hasta la intersección con la carretera autonómica BU-640, donde termina la carretera provincial **BU-P-4041**, el eje de la carretera es discontinuo en todo el tramo, permitiendo adelantar.

La velocidad de los vehículos al paso por la travesía, tanto en la carretera autonómica, la BU-640, “de A-231 a Villadiego (BU-627)”, como en la carretera provincial BU-P-4041, “de N-620 por Villaldemiro, Iglesias y Olmillos de Sasamón a N-120”, es bastante superior a la reflejada en las limitaciones, poniendo en peligro la integridad de vecinos y las condiciones de seguridad de los accesos a la carretera desde las calles del municipio.

Una vez, que la señalización vial, que en general es el medio utilizado para lograr la reducción de velocidad y el aumento de la atención en la conducción, no consigue los efectos deseados, existen otros medios adicionales como son: los Reductores de Velocidad y las Bandas Transversales de Alerta, que pueden coadyuvar a conseguir dichos objetivos, formando parte del equipamiento vial y orientados hacia la mejora de la seguridad de la circulación.

En el caso que nos ocupa, y teniendo en cuenta las características de la travesía y de los tipos de dispositivos antes mencionados, se optará por aquellos cuya finalidad es mantener una velocidad reducida de circulación a lo largo de la travesía, así como la identificación y protección de los pasos de peatones.

Según lo anteriormente expuesto, los medios adicionales a utilizar son los Reductores de Velocidad, que son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, y su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

Se propone, de acuerdo con la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de Reductores de Velocidad y Bandas Transversales de Alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado, la siguiente **SOLUCION TECNICA**, para lograr la mejora de las condiciones de seguridad de la travesía de dicha localidad.

- Carretera autonómica BU-640, “de A-231 a Villadiego (BU-627)”.

1.-) Colocación de un reductor de velocidad.

1.1.- Un Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”, (**RDV nº 1** conforme **ANEXO III**).

Situado, a lo largo de la población. Se pretende conseguir con la implantación de elementos reductores, crear un entorno más tranquilo y seguro donde el riesgo de accidente se reduzca de forma importante, así como las consecuencias físicas de un posible percance, adaptando la velocidad de los vehículos, igual o inferior a 50 Km/h.

2.-) Ubicación del reductor de velocidad.

2.1.- El **RDV nº 1**, Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno” ejecutado totalmente “in situ”.

Situado a 8,00 metros la señal **S-500** “inicio de población” (Sasamón), **viviendo de Villegas dirección Sasamón**, la situación del RDV implica que los vehículos mantengan la velocidad indicada, se viene de un tramo muy largo y recto con gran riesgo por la existencia al adentrarnos en el núcleo urbano de varios estrechamientos.

Su situación se justifica por la existencia de un cruce con la carretera autonómica BU-610 y la carretera provincia BU-V-6402, “de N-120 a Citores del Páramo”, a unos 72,00 metros rebasado el “Lomo de Asno” ejecutado totalmente “in situ”, así como las piscinas municipales, la situación del RDV implica que los vehículos mantengan la velocidad que está permitida hasta la intersección donde termina la carretera provincial **BU-P-4041**, cerca de la Muralla y garantizar la entrada y salida de los vehículos a las calles adyacentes con garantías de seguridad, y conseguir una velocidad adecuada que permita poder cruzar la carretera con la garantía suficiente de seguridad. **Según ANEXO III.**

Se pretende igualmente que la velocidad sea moderada para los vehículos que acceden al centro urbano, la velocidad sea la adecuada **viviendo de Villegas dirección Sasamón**. **Según ANEXO III.**

3.-) Características de los reductores de velocidad.

3.1.- Dimensiones:

- **“Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”.**

El perfil longitudinal del Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno”, ejecutado in situ, tendrá como sección transversal un segmento circular. **Según ANEXO II.**

Altura: 6 centímetros, más/menos 1 cm.

Longitud: 4,00 metros, más/ menos 0,20 m.

3.2.- Señalización Horizontal:

- “Lomo de Asno” ejecutado totalmente “in situ”.

La señalización horizontal que se materializará sobre los Reductores tipo “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ” (**RDV nº 1**, estará constituida por una serie de bandas blancas transversales en el sentido de circulación, en el número de tres y de forma triangular, que serán situadas en el plano superior; de 70 cm. de anchura y 2,00 m. de largo (**M-4.3.-** Norma 8.2-IC de la Instrucción de Carreteras), en cada sentido de la circulación. **Según ANEXO IV a.**

Se pintará la línea axial continua de tipo (**M-2.2.-** Norma: 8.2-IC. de la Instrucción de Carreteras) de longitud 50 metros antes y después del Reductor de Velocidad, como mínimo 10 metros a cada lado. **Según ANEXO IV a.**

3.3.- Señalización Vertical:

- “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”.

La señalización vertical que se materializará para los “Lomos de Asno” ejecutados totalmente “in situ” (**RDV nº 1**), estará constituida por:

- a) Margen derecha, **saliendo de Sasamón dirección Villegas:**

El **RDV nº 1**, a una distancia mínima de 25 metros se colocarán la señal **R-301** de “velocidad máxima permitida” (50 km/h) y se colocará la señal **P-15 a** de “advertencia de resalto”, para recordar la existencia de resalto, se podrán colocar en el mismo poste, si no hay distancia para poner las señales. **Según ANEXO IV a.**

- b) Margen derecha, **viniendo de Villegas dirección Sasamón:**

El **RDV nº 1**, a una distancia mínima de 25 metros se colocarán la señal **R-301** de “velocidad máxima permitida” (50 km/h) y se colocará la señal **P-15 a** de “advertencia de resalto”, para recordar la existencia de resalto, se podrán colocar en el mismo poste, si no hay distancia para poner las señales. **Según ANEXO IV a.**

Las señales serán de los siguientes tamaños: las circulares de 60 cm y las triangulares de 90 cm.

3.4.- Iluminación:

Todos los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna. La travesía tiene alumbrado mediante farolas, pero donde no sea suficiente a efectos de garantizar su visibilidad, localización y presencia de peatones en su caso, por parte de los conductores, se colocará la iluminación necesaria.

3.5.- Drenaje:

Se garantizará el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del Reductor de Velocidad, mediante sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles, en las proximidades del borde de aguas arriba del Reductor de Velocidad ubicado a mayor cota.

O bien, conductos a lo largo de los laterales del paso sobrelevado, que garanticen la evacuación de las aguas.



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

- Carretera provincial BU-P-4041, “de N-620 por Villaldemiro, Iglesias y Olmillos de Sasamón a N-120”.

1.- Colocación de un reductor de velocidad.

- 1.1.- Un Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”, (**RDV nº 2**, conforme **ANEXO III**).

Situado, a lo largo del tramo en cuestión. Se pretende conseguir con la implantación de elementos reductores, crear un entorno más tranquilo y seguro donde el riesgo de accidente se reduzca de forma importante, así como las consecuencias físicas de un posible percance, adaptando la velocidad de los vehículos, igual o inferior a 50 Km/h.

2.- Ubicación de los reductores de velocidad.

- 2.1.- El **RDV nº 2**, Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno” ejecutado totalmente “in situ”.

Situado a 89,00 metros la intersección con la carretera autonómica BU-640, donde se termina la carretera provincial BU-P-4041, saliendo de Sasamón dirección Olmillos de Sasamón, la situación del RDV implica que los vehículos mantengan la velocidad que está permitida hasta la salida de la población, y garantizar la entrada y salida de los vehículos a las calles adyacentes con garantías de seguridad, y conseguir una velocidad adecuada que permita poder cruzar la carretera con la garantía suficiente de seguridad. **Según ANEXO III.**

Situado a 273,00 metros de la señal S-500 “inicio de población” (Sasamón), viviendo de Olmillos de Sasamón dirección Sasamón, colocado a unos 89,00 metros de la intersección con la BU-640, la situación del RDV implica que los vehículos mantengan la velocidad indicada, ya que se acercan a un tramo largo y recto con gran riesgo por la existencia al adentrarnos en el núcleo urbano.

Su situación se justifica, por la existencia de una intersección, a unos 89,00 metros del RDV, y el tránsito de peatones por los alrededores de la Muralla, la situación del RDV implica que los vehículos mantengan la velocidad que está permitida (50 Km/h), y garantizar la entrada y salida de los vehículos a las calles adyacentes y lonjas, con garantías de seguridad, y conseguir una velocidad adecuada que permita poder cruzar la carretera con la garantía suficiente de seguridad. **Según ANEXO III.**

Se pretende igualmente que la velocidad sea moderada para los vehículos que acceden al centro urbano, la velocidad sea la adecuada, viviendo de Olmillos de Sasamón dirección Sasamón. **Según ANEXO III.**

3.- Características de los reductores de velocidad.

3.1.- Dimensiones:

- “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”.

El perfil longitudinal del Reductor de Velocidad de tipo “Lomo de Asno”, ejecutado in situ, tendrá como sección transversal un segmento circular. **Según ANEXO II.**

Altura: 6 centímetros, más/menos 1 cm.
Longitud: 4,00 metros, más/ menos 0,20 m.

3.2.- Señalización Horizontal:

- “Lomo de Asno” ejecutado totalmente “in situ”.

La señalización horizontal que se materializará sobre los Reductores tipo “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ” (**RDV n° 2**), estará constituida por una serie de bandas blancas transversales en el sentido de circulación, en el número de tres y de forma triangular, que serán situadas en el plano superior; de 70 cm. de anchura y 2,00 m. de largo (**M-4.3.-** Norma 8.2-IC de la Instrucción de Carreteras), en cada sentido de la circulación. **Según ANEXO IV b.**

Se pintará la línea axial continua de tipo (**M-2.2.-** Norma: 8.2-IC. de la Instrucción de Carreteras) de longitud 50 metros antes y después del Reductor de Velocidad, como mínimo 10 metros a cada lado. **Según ANEXO IV b.**

3.3.- Señalización Vertical:

- “Lomo de Asno” ejecutados totalmente “in situ”.

La señalización vertical que se materializará para los “Lomos de Asno” ejecutados totalmente “in situ” (**RDV n° 2**), estará constituida por:

a) Margen derecha, **saliendo de Sasamón dirección Olmillos de Sasamón:**

El **RDV n° 2**, a una distancia mínima de 25 metros se colocarán la señal **R-301** de “velocidad máxima permitida” (50 km/h) y se colocará la señal **P-15 a** de “advertencia de resalto”, para recordar la existencia de resalto, se podrán colocar en el mismo poste, si no hay distancia para poner las señales. **Según ANEXO IV b.**

b) Margen derecha, **viviendo de Olmillos de Sasamón dirección Sasamón:**

El **RDV n° 2**, a una distancia mínima de 25 metros se colocarán la señal **R-301** de “velocidad máxima permitida” (50 km/h) y se colocará la señal **P-15 a** de “advertencia de resalto”, para recordar la existencia de resalto, se podrán colocar en el mismo poste, si no hay distancia para poner las señales. **Según ANEXO IV b.**

Las señales serán de los siguientes tamaños: las circulares de 60 cm y las triangulares de 90 cm.

3.4.- Iluminación:

Todos los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna. La travesía tiene alumbrado mediante farolas, pero donde no sea suficiente a efectos de garantizar su visibilidad, localización y presencia de peatones en su caso, por parte de los conductores, se colocará la iluminación necesaria.

3.5.- Drenaje:

Se garantizará el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del Reductor de Velocidad, mediante sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles, en las proximidades del borde de aguas arriba del Reductor de Velocidad ubicado a mayor cota.



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

O bien, conductos a lo largo de los laterales del paso sobreelevado, que garanticen la evacuación de las aguas.

Se les recuerda que previa a la ejecución de la solución técnica descrita, deberán mandar la Certificación por parte del Sr. secretario del Ayuntamiento, del ACTA DEL PLENO donde se aprueba la colocación de los Reductores de Velocidad, así como su ubicación en un plano del municipio, para el RDV nº 1 que se colocará en la Carretera autonómica BU-640.

En el caso de Carretera provincial BU-P-4041, “de N-620 por Villaldemiro, Iglesias y Olmillos de Sasamón a N-120”, donde se colocará el RDV nº 2, cuya titularidad corresponde a la Excm. Diputación Provincial de Burgos, se necesita su autorización.

El **coste de colocación y mantenimiento** de cualquiera de los medios adicionales para lograr la Reducción de Velocidad y conseguir un aumento de la atención de los conductores, **será por cuenta del Excmo. Ayuntamiento de Sasamón.**

Para cualquier duda o aclaración relacionada con el presente informe, pueden ponerse en contacto con la Sección de Conservación y Explotación, en el teléfono 947 281500 extensión 820455.

Burgos, 17 de octubre de 2022

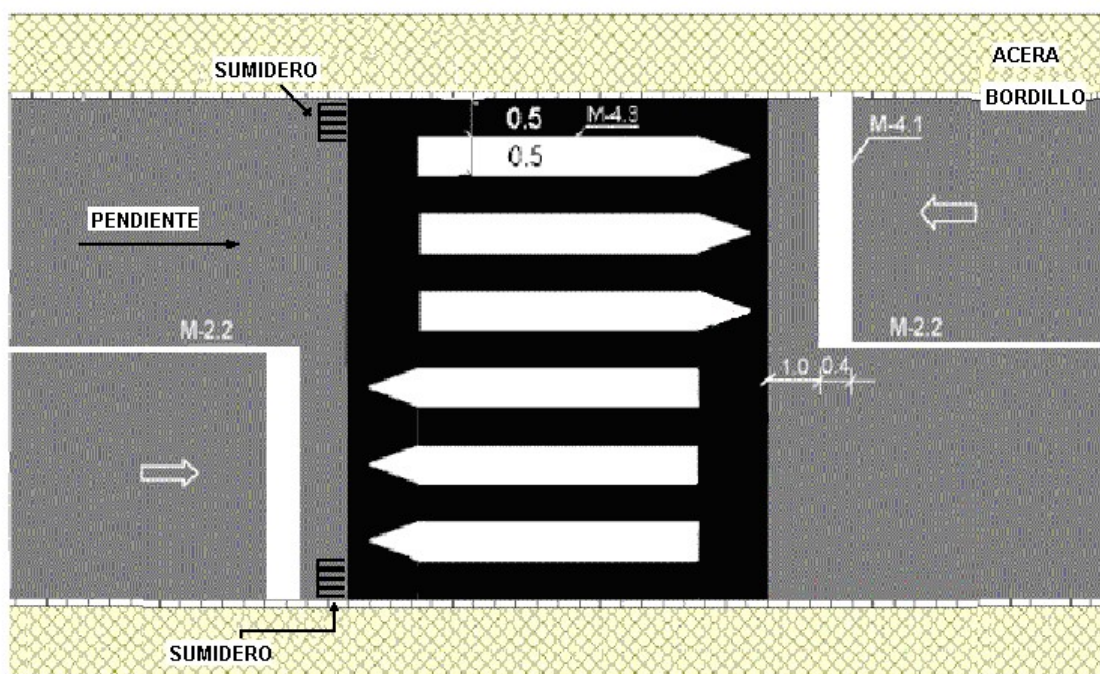
EL JEFE DE LA SECCION DE
CONSERVACION Y EXPLOTACION.



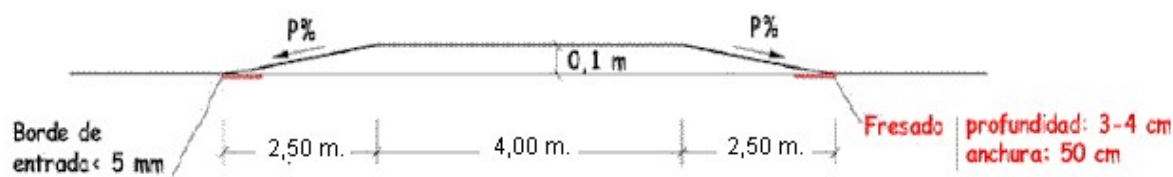
ANEXO I.

Reductor de Velocidad de Sección Transversal Trapezoidal (Paso Peatonal Sobreelevado).

PLANTA:



ALZADO:

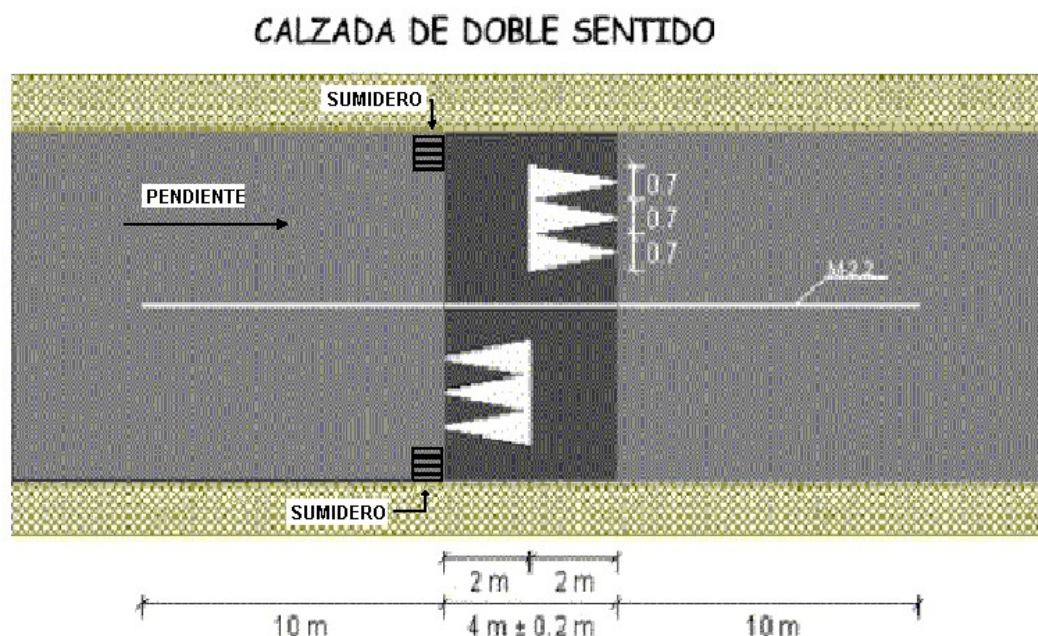




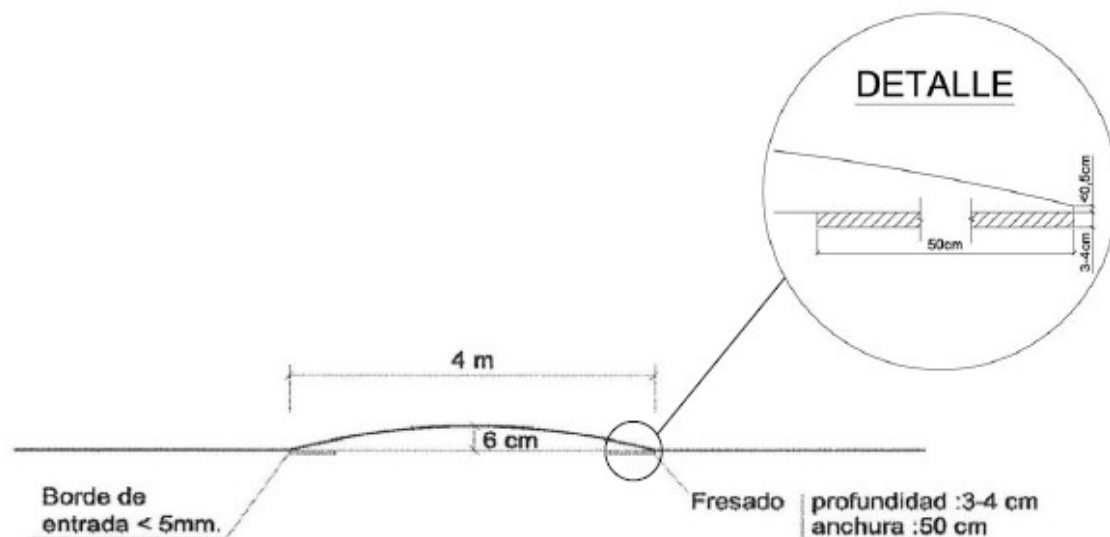
ANEXO II.

Reductor de Velocidad tipo “Lomo de asno” ejecutados totalmente “in situ”.

PLANTA:



ALZADO:



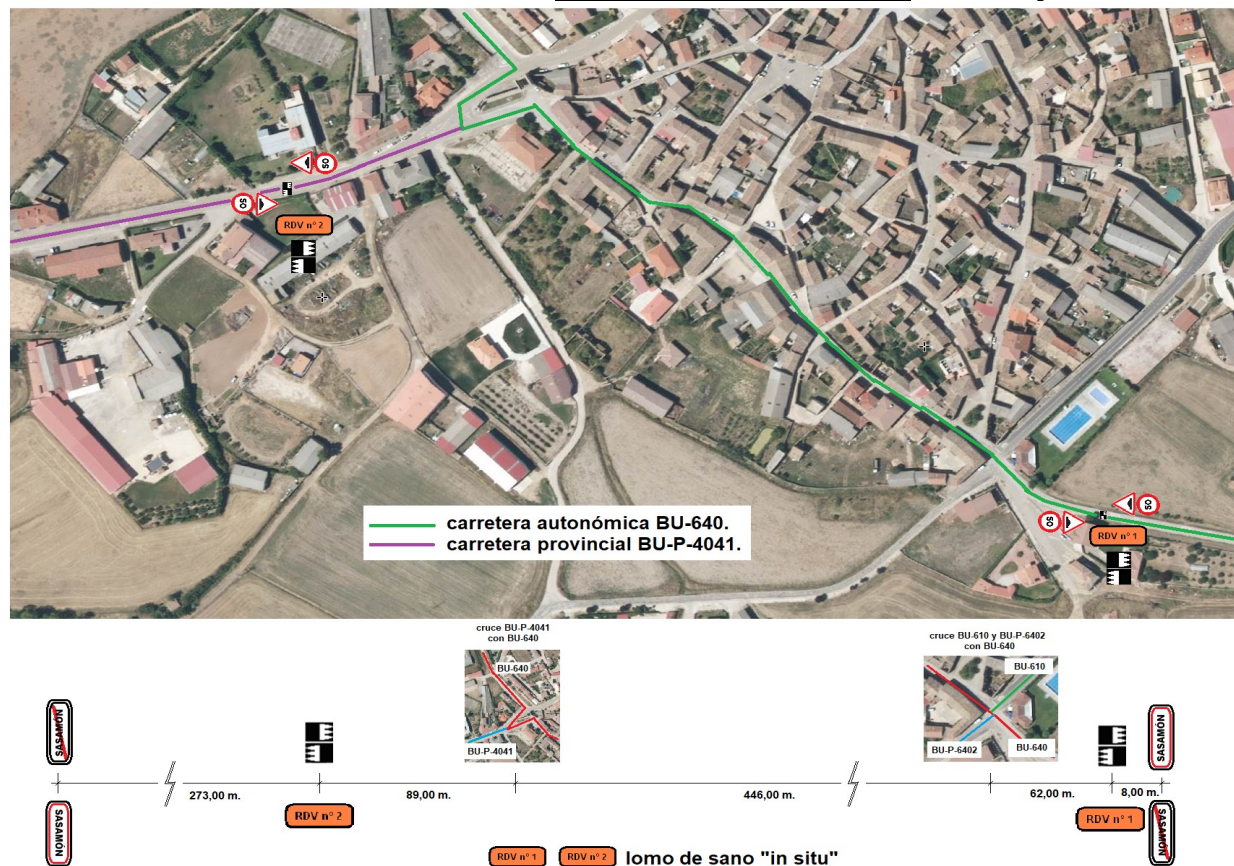


**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

ANEXO III.

LOCALIZACIÓN DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LA TRAVESÍA DE SASAMÓN, BU-640 y BU-P-4041.



Las distancias reflejadas son aproximadas.

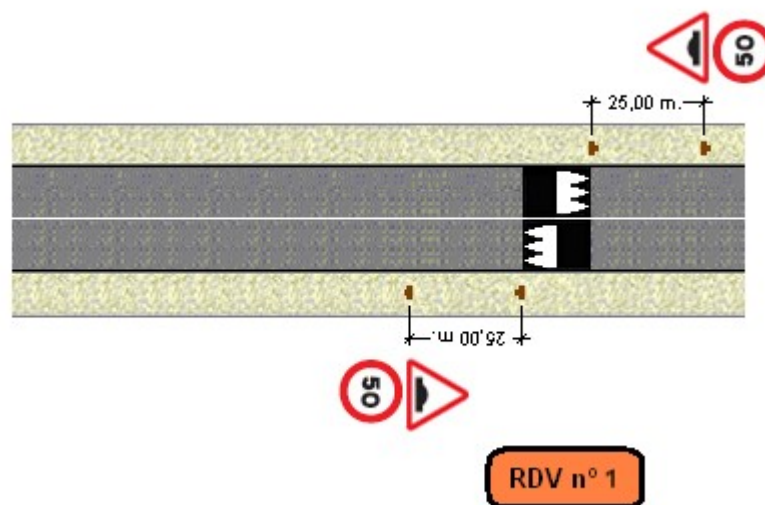


**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

ANEXO IV a.

SEÑALIZACION A COLOCAR DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LA TRAVESIA DE SASAMÓN, EN LA BU-640.



Las distancias reflejadas son aproximadas.

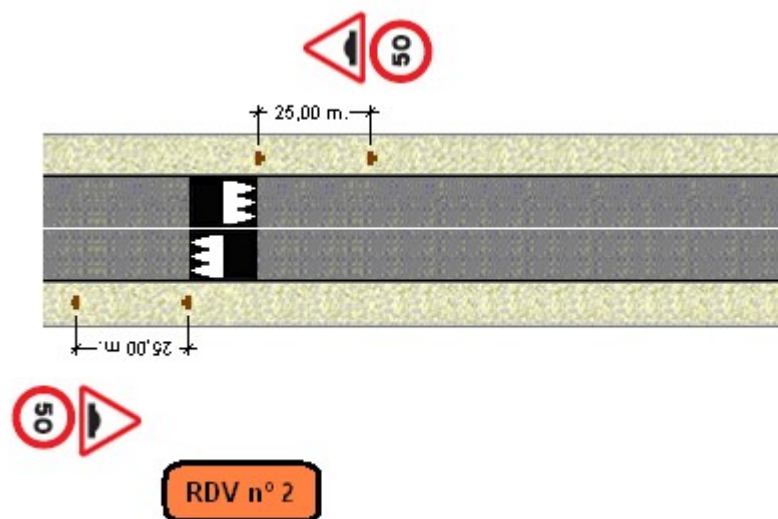


**Junta de
Castilla y León**

Delegación Territorial de Burgos
Servicio Territorial de Movilidad y T. D.

ANEXO IV b.

SEÑALIZACION A COLOCAR DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LA TRAVESIA DE SASAMÓN, EN LA BU-P-4041.



Las distancias reflejadas son aproximadas.