



# A LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CANTABRIA

D. Pablo Lobete López, con DNI 72176185T, como representante legal de Cantabristas, partido político con NIF G39873179, dirección en Paseo General Dávila 41B, 4oDcha, 39006 Santander (Cantabria) y email info@cantabristas.com, comparezco y como mejor proceda,

## **EXPONGO:**

Que, publicado en el BOE del 21 de marzo de 2024 el anuncio por el que se somete a Información Pública el "PROYECTO DE TRAZADO. HUMANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE CARRIL BICI EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO N-611 Y N-623 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTANDER", por el siguiente escrito formulamos las siguientes

## **ALEGACIONES**

Las carreteras nacionales 611 y 623 fueron evolucionando para convertirse en vías de alta capacidad con el fin de garantizar el acceso en coche al núcleo urbano de Santander a la población de los alrededores. La construcción de las autovías S-10 y S-20 redujeron de manera significativamente el tráfico sobre las dos carreteras nacionales, por lo que su diseño como vías que traten de maximizar el tráfico ya no tiene sentido en el día de hoy.

Además, el crecimiento del núcleo de Peñacastillo en torno a las mismas hace que dichas calles tengan un comportamiento de barrera urbana, por lo que se considera positiva la propuesta de humanización con el fin de que tengan un comportamiento de calles en las que el propósito sea más que desplazar la máxima cantidad de coches.

Además valoramos de forma positiva la integración de la movilidad ciclista dentro de estos dos ejes.



Con todo ello, planteamos una serie de alegaciones y propuestas específicas en clave constructiva en distintos puntos del proyecto presentado con el fin de mejorarlo de forma cualitativa.

Se plantea el siguiente índice para facilitar el desplazamiento a lo largo del documento:

## Índice

ALEGACIONES.....	1
1) Situación paradas de autobús.....	4
1.2) N-611.....	4
Paradas Campogiro.....	6
Paradas Peñacastillo .....	7
Paradas Cajo .....	7
1.2) N-623 .....	8
Paradas Valdecilla Sur/Valdecilla Sur Reyerta: .....	10
Parada Eduardo García del Río/ Avenida Eduardo García del Río. ....	13
Parada Eduardo Garcia del Rio/BSH.....	14
Parada del Empalme .....	15
Parada C.Carrefour / Carrefour/Empalme .....	16
Paradas 1º mayo y Obras Públicas.....	18
2) Carril Bici .....	19
2.1) N611.....	22
Hoja 1 .....	23
Hoja 6 .....	25
Hoja 7 .....	25
Hoja 9 .....	26
Hoja 10 .....	27
Hoja 17 .....	28
2.2) N623.....	30
Hoja 1 a 5. Calle Jerónimo Sáinz de la Maza.....	31
Hoja 13 .....	32
Hoja 17 .....	32
3) Arbolado .....	35
3.1) N623.....	35
Hoja 1 a 4.....	35
Hoja 6 a 10.....	35
4) Integración urbana .....	37
4.1) N611.....	37
Hoja 1 .....	37
Hoja 7 .....	38
4.2) N623.....	39
Hoja 16 y 17 .....	39
5) Semáforos .....	44
5.1) N611.....	44
Hoja 1 .....	44
Hoja 4 .....	45
5.2) N623.....	46
Hoja 5 .....	47
Hoja 16 .....	47



cantabristas

## 1) Situación paradas de autobús

En el proyecto presentado se han realizado consultas al ayuntamiento de Santander, en particular al Servicio Municipal de Transportes Urbanos, sobre la afección a rutas y situación de paradas del servicio municipal. En cambio no se ha realizado una consulta similar a la Dirección General de Transportes de Cantabria sobre la afección a líneas de competencia autonómica. Esto da lugar a que un porcentaje elevado de las rutas que atraviesan estas vías no se ven contempladas en la reorganización viaria.

En adelante se establece una relación de paradas y líneas que han sido identificadas, sin perjuicio de otras no citadas, junto a propuestas para la ubicación de las mismas.

Solicitamos el marcado horizontal de las paradas así como la instalación de marquesinas (o el traslado de otras ya existentes) para dotar a los autobuses y a sus usuarios de seguridad legitimidad en el uso del transporte público.

### 1.2) N-611

No se han tenido en cuenta las paradas de autobús existentes en la N-611 utilizadas por las siguientes concesiones autonómicas empleando buses tipo interurbanos:

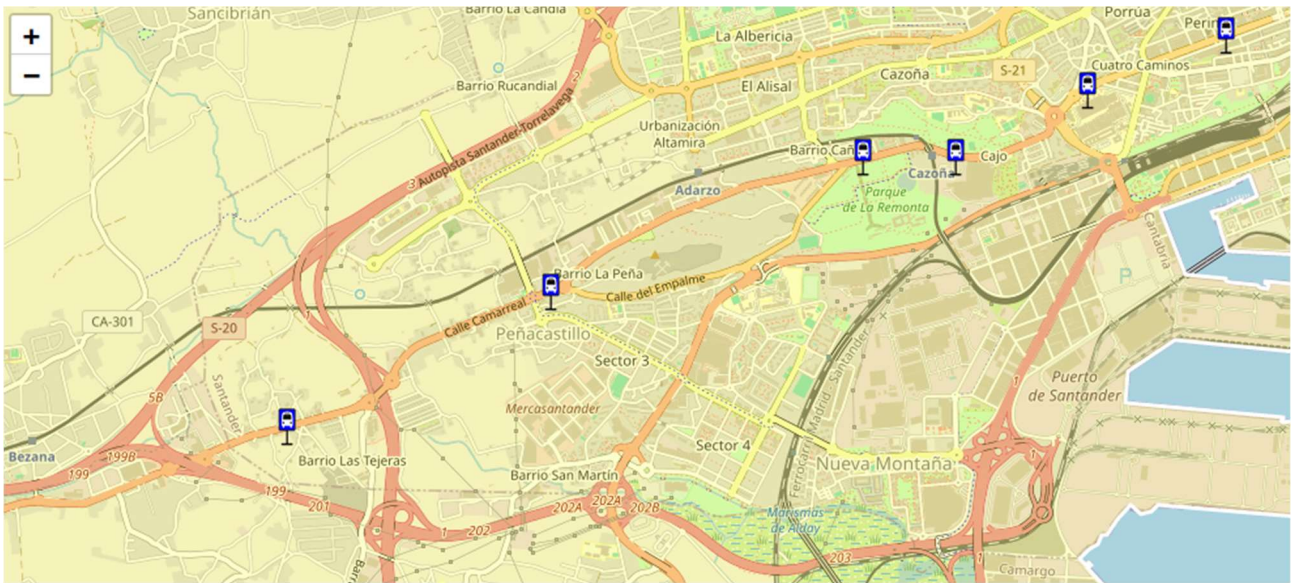
- Santander-Reinosa (K-08), que a su vez tiene hijuelas como Santander-Polanco-Torrelavega, Santander-Torrelavega(directo) o Santander-Torrelavega(Barreda) y con más de 50 circulaciones diarias por sentido.

#### Paradas sentido reinosa:

13:07	○	Santander	Cajo
13:08	○	Peñacastillo	Campogiro
13:10	○	Peñacastillo	Peñacastillo
13:13	○	Peñacastillo	Ojaiz

#### Mapa paradas sentido Reinosa:

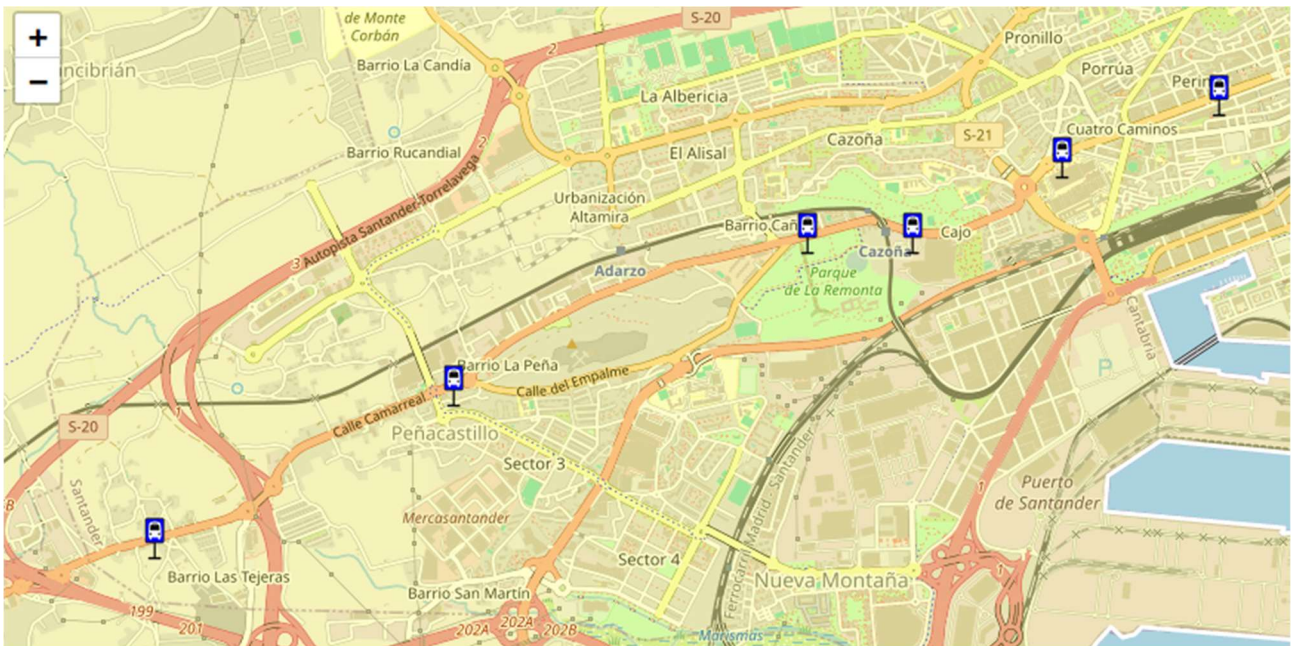




**Paradas sentido Santander:**

07:42	○	Peñacastillo	Ojaiz
07:44	○	Peñacastillo	Peñacastillo
07:48	○	Peñacastillo	Campogiro
07:49	○	Santander	Cajo

**Mapa paradas sentido Santander:**



## Paradas Campogiro

Se solicita el marcado de las paradas a la altura de Campogiro, 54



## Paradas Peñacastillo

Se solicita el marcado de las paradas a la altura de Camarreal, 54





## Paradas Cajo

Se solicita el marcado de las paradas a la altura de Ojaiz 100.



### 1.2) N-623

No se han tenido en cuenta las paradas de autobús existentes en la N-623 utilizaras por las siguientes concesiones autonómicas empleando buses tipo urbano:

- Santander-Astillero (K-34), con nombre de línea S-1 y con frecuencias de paso cada 15 minutos.



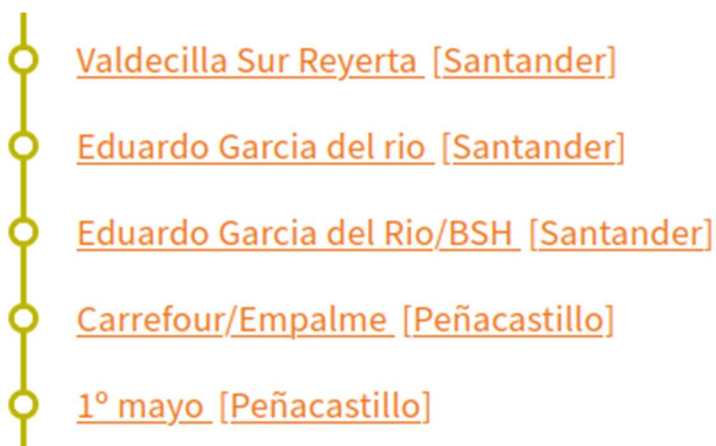
- Santander-Escobedo (K-49) , con nombre de línea S-5 y S-6 y una frecuencia de paso cada 2 horas.

Este recorrido, con menores frecuencias y uso buses interurbanos, también es utilizado por las siguientes concesiones:

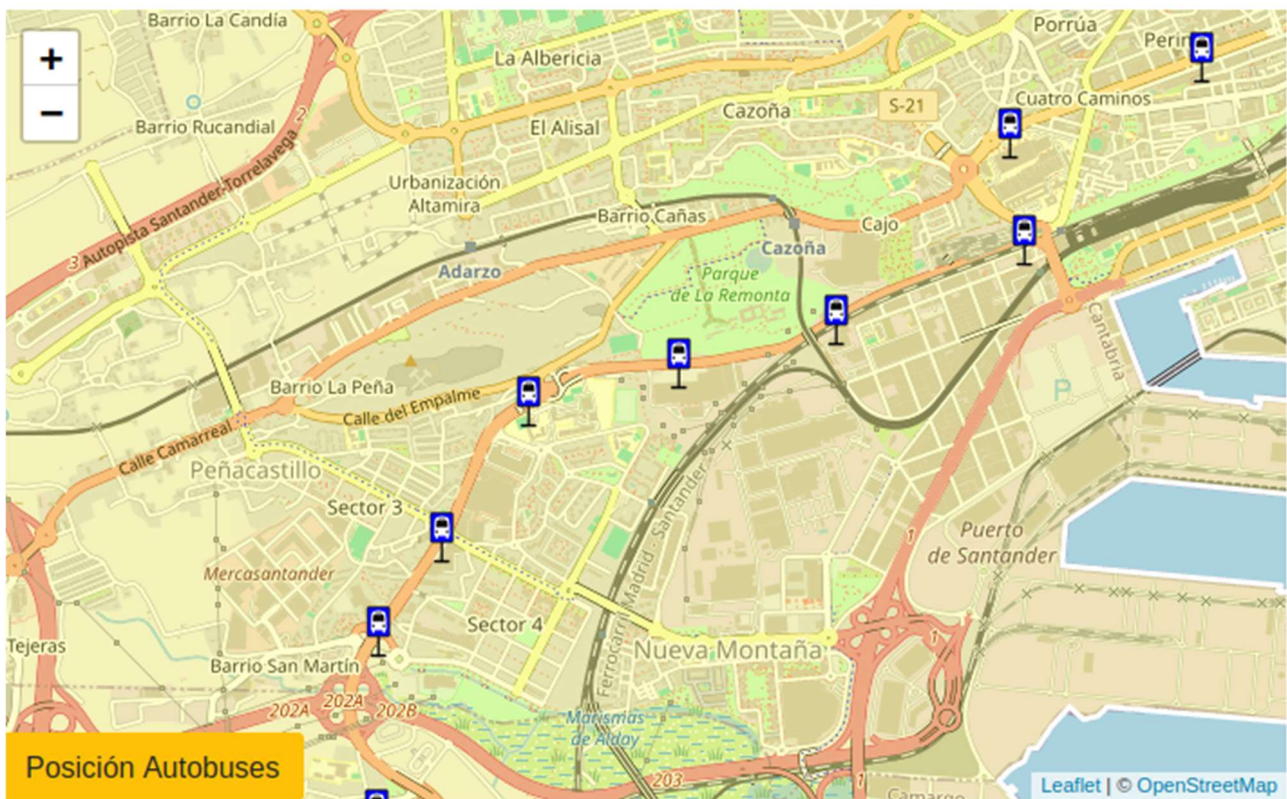
- Oruña - Bezana – Santander (K-29)
- Santander – Luenta (K-46)
- Unquera - Santander - Castro (K-48)

La suma de hijuelas de cada concesión hace que alguna de sus paradas sean utilizadas por más de 8 líneas diferentes.

**Paradas sentido Astillero/Escobedo:**



**Mapa paradas sentido Astillero/Escobedo:**

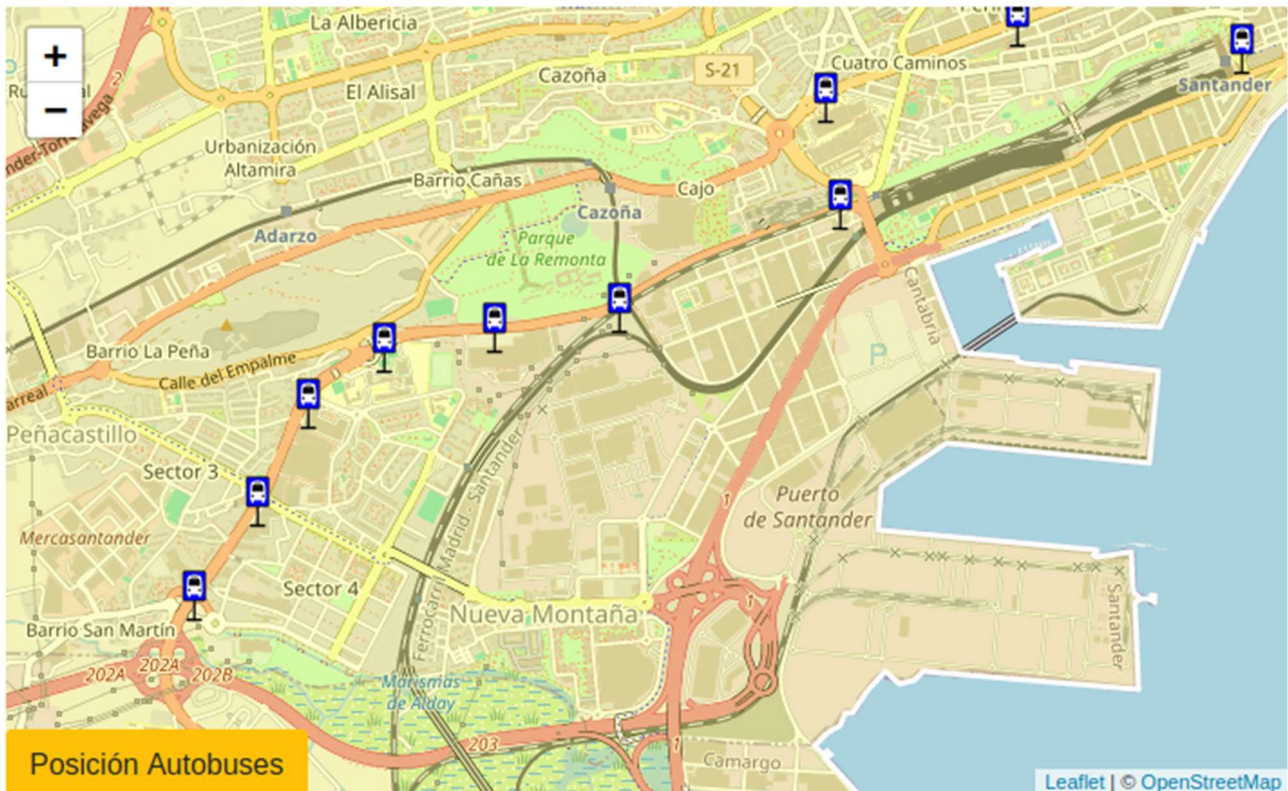


**Paradas sentido Santander:**

-  [Obras Publicas \[Peñacastillo\]](#)
-  [1º mayo \[Peñacastillo\]](#)
-  [C.Carrefour \[Peñacastillo\]](#)
-  [El Empalme \[Peñacastillo\]](#)
-  [Eduardo Garcia del Rio/BSH \[Santander\]](#)
-  [Avda Eduardo Garcia del rio \[Santander\]](#)
-  [Valdecilla Sur \[Santander\]](#)

**Mapa paradas sentido Santander:**





### **Paradas Valdecilla Sur/Valdecilla Sur Reyerta:**

Estas paradas tienen la función de cubrir al servicio de consultas de especialistas del hospital de Valdecilla así como del acceso al Polígono industrial de Candina para los trabajadores.

Como se puede ver en la siguiente imagen el servicio actual es precario al no estar dotado ni de marquesina, plataforma dedicada o señalética, ni vertical ni horizontal.

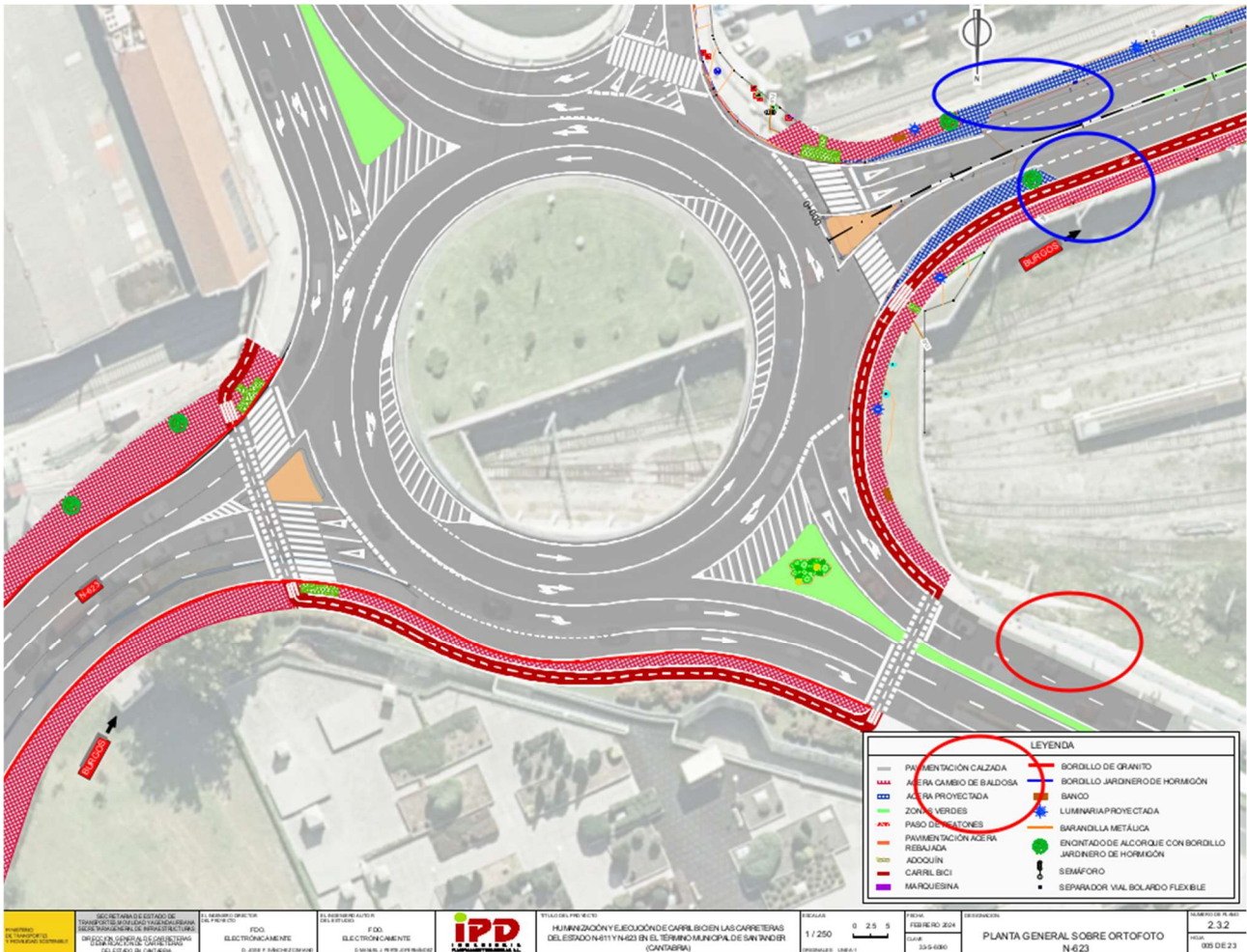


Para su mejora se recomienda modificar el trazado del quinto plano de actuaciones en la N623 con el fin de añadir dos zonas de parada en la vía de titularidad estatal S-21 (Distribuidor La Marga-La Albericia).

Debido a que al hospital accede gente con problemas de movilidad y población anciana, alegamos que dichas paradas se establezcan de forma preferente en la zona marcada por las elipses rojas, a fin de reducir el espacio de desplazamiento.



En su defecto que se ubiquen en la zona en la que se encuentran en la actualidad (marcada con elipses azules) ampliando unos metros la zona de parada a costa de espacio de aparcamiento.



De ser posible, situar la parada sobre la vía principal (evitando que el bus tenga que maniobrar para aproximarse a la zona de parada) para facilitar la subida y bajada de viajeros, especialmente de aquellos con movilidad reducida.

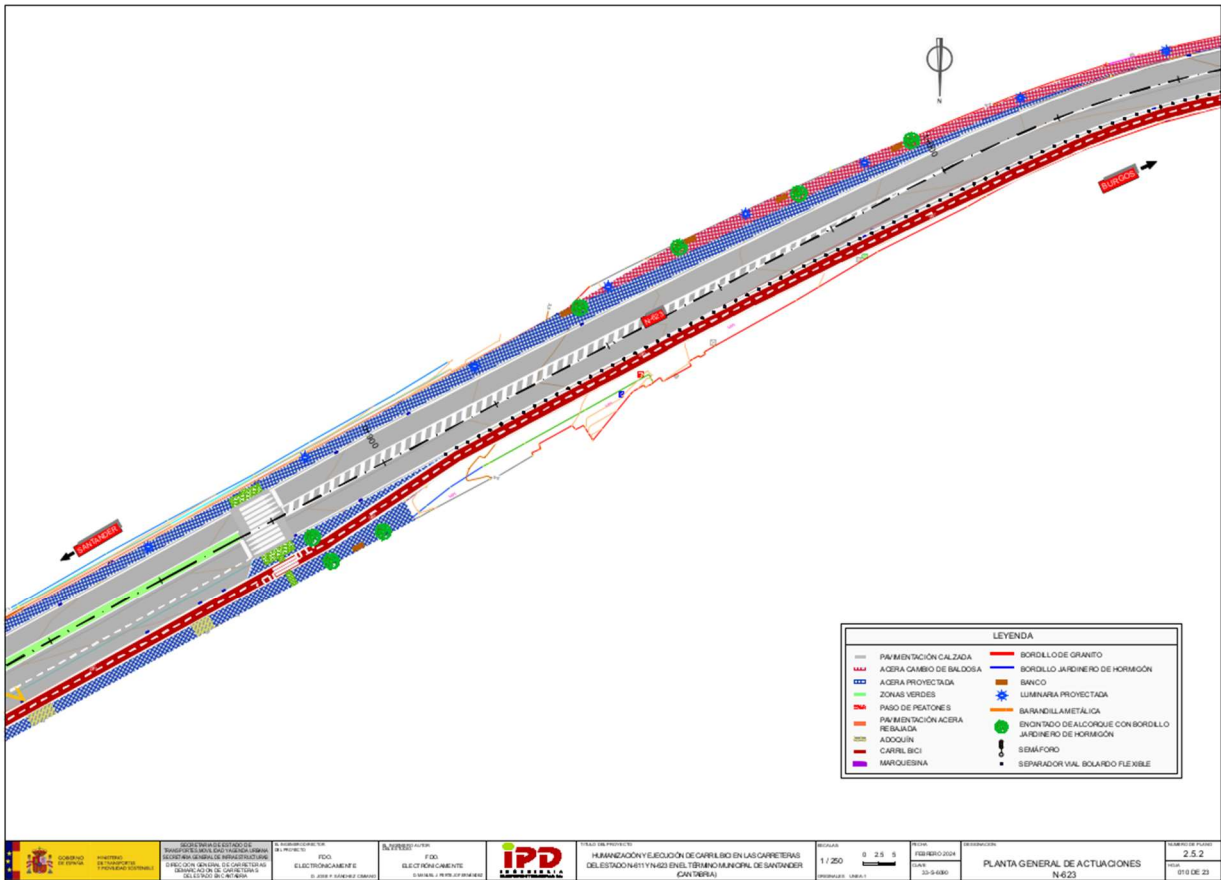




### **Parada Eduardo García del Río/ Avenida Eduardo García del Río.**

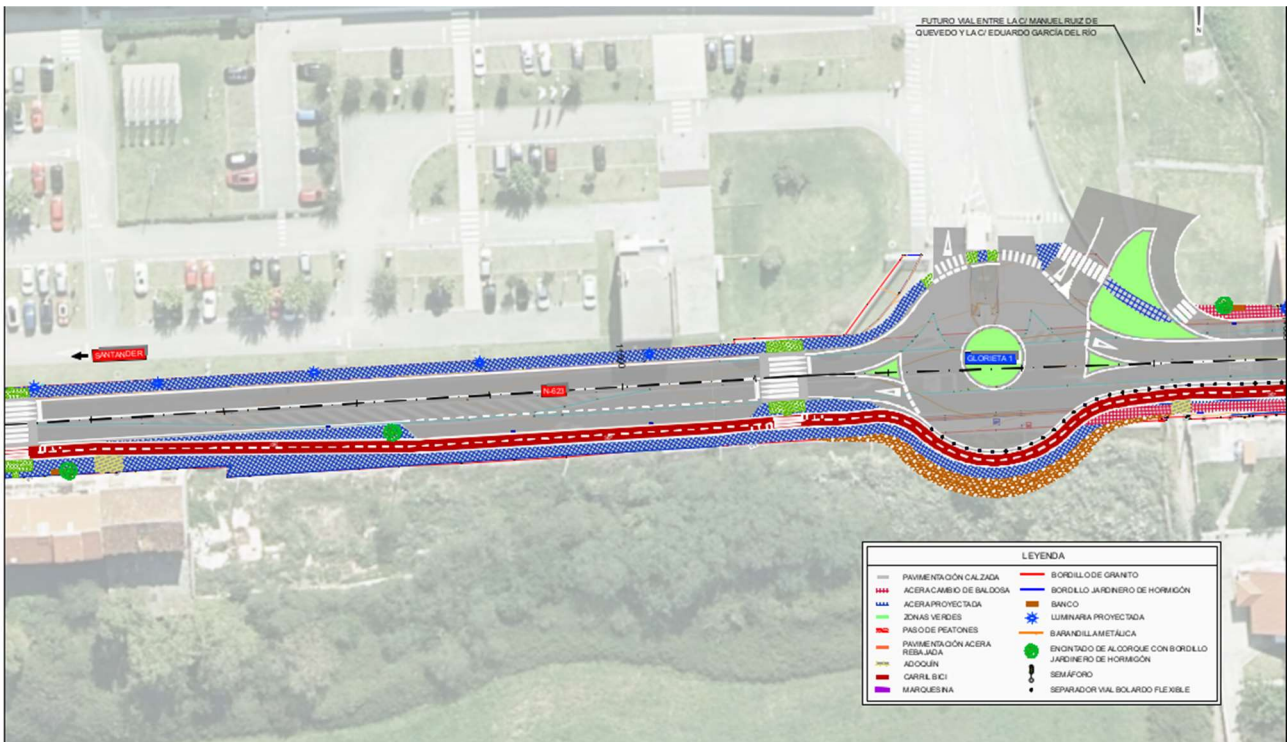
En este caso la parada se encuentra señalizada horizontalmente en el sentido Astillero/Escobedo (mapa 9 de N623 ) pero no en el sentido Santander. Su ubicación actual está en torno al Puente de la vía Santander-Cabezón de la Sal (plano 10). Entendemos que la nueva acera proyectada puede emplearse como punto para situar la parada, también a nivel de calzada y sin reducir el nuevo espacio peatonal.

En la actualidad estas dos paradas tienen muy bajo uso debido a que no existen sitios de interés en su entorno, ni laborales, ni viviendas. Pero en el futuro puede ser un punto de acceso por el sur a la finca de la Remonta si se permite su acceso público completo.



## Parada Eduardo Garcia del Rio/BSH

Esta parada proporciona acceso a la fábrica BSH y a las viviendas colindantes. Podría ubicarse en cualquier punto del plano 13.



## Parada del Empalme

Esta parada sólo existe sentido Santander y da servicio al conjunto de Institutos. Se plantea su integración con el siguiente conjunto de paradas, por lo que no se solicita su marcado.





### **Parada C.Carrefour / Carrefour/Empalme**

La parada en el sentido Astillero/Escobedo permanece según el plano 16 en el mismo sitio que en la actualidad.

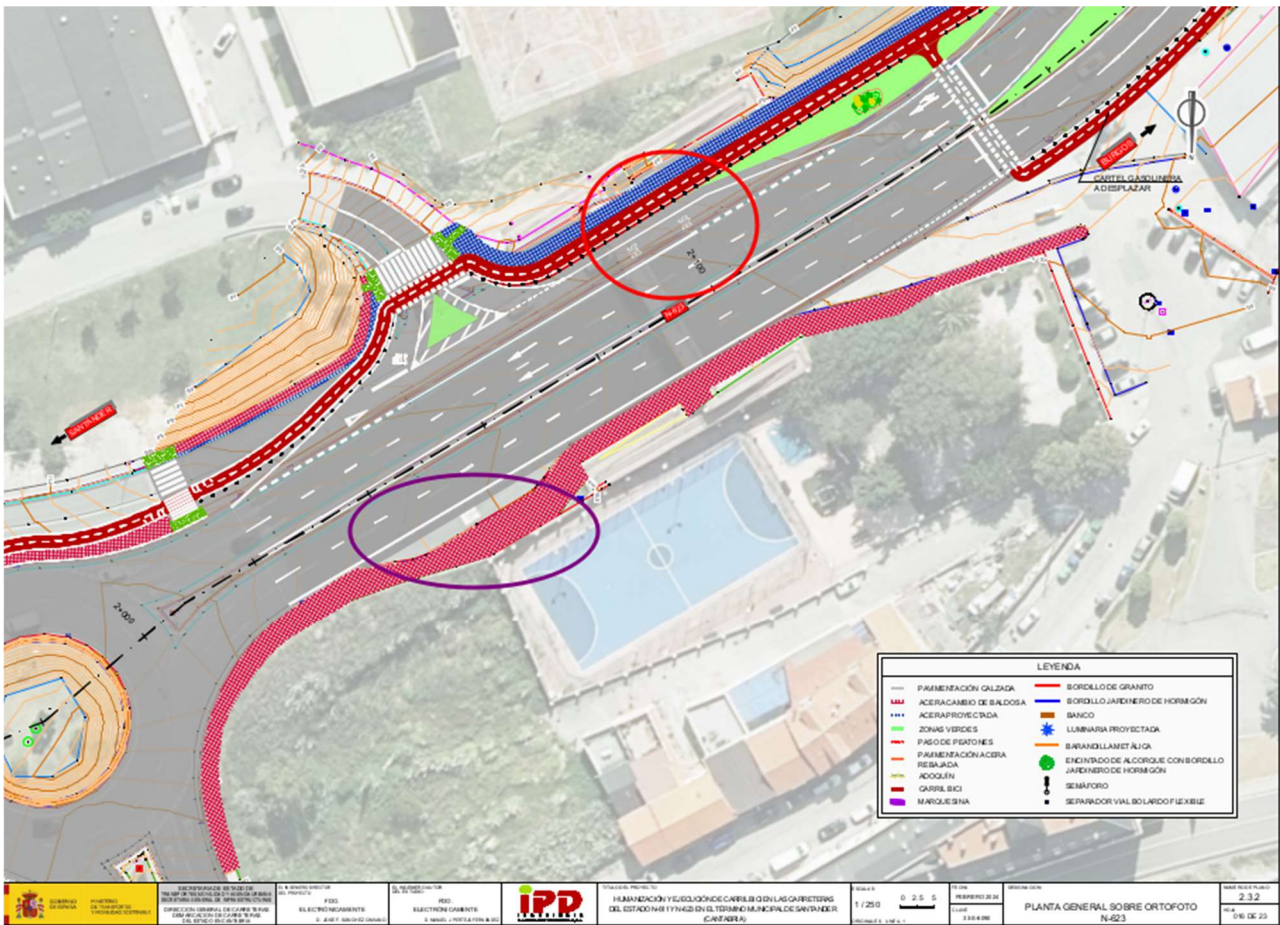
En cambio la otra marquesina desaparece al construir la rotonda.



Se plantea desplazar dicha marquesina unos metros más adelante dirección Santander (zona marcada en rojo) para seguir ofreciendo servicio a los 3 centros educativos de enseñanzas Obligatorias y postobligatorias y al centro comercial. Además quedará situada enfrente de la parada actual (en morado) dando coherencia al servicio y facilitando la identificación de la misma.

Esta nueva ubicación hace que la parada anterior mencionada (Parada del Empalme) ya no sea necesaria.





## Paradas 1º mayo y Obras Públicas

Estas paradas se ubican en la misma situación que en la actualidad y no se ven afectadas por el proyecto de humanización.

## 2) Carril Bici

En general se observan dos elementos preocupantes que afectan a ambos carriles bici en las secciones tipo que se muestran.

La primera de todas es el escaso ancho con el que se están planificando. La sección habitual aquí mostrada es de 2,20 m, que se alterna entre los 2,00 m y los 2,60 en algunos tramos. Para un carril bici bidireccional es una medida bastante escasa y que su ejecución podría ser peligrosa para los propios ciclistas así como para otros usuarios de la vía.

Según la guía de diseño de infraestructura ciclista del ministerio el ancho ideal debería ser de al menos 2,60m

**Tabla 3.6 Síntesis de dimensiones recomendadas de espacios de circulación ciclista convencional**

BICICLETAS CONVENCIONALES	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADE- LANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)	2 SENTIDOS + ADE- LANTAMIENTO (m)
Dimensiones recomendadas	1,40 + R	2,40 + R	2,60 + R	3,60 + R

**Nota:** dimensiones medidas al borde interno de marca vial.

**R** = resguardo; a bordillo o balizamiento  $h \leq 15$  cm  $\rightarrow$  0,15 m; a elementos puntuales  $h > 15$  cm (bolardos, árboles, farolas)  $\rightarrow$  0,30 m; a obstáculo continuo  $h > 15$  cm (p.e. valla)  $\rightarrow$  0,40 m. Ver [Figura 3.10](#).

En caso de preverse una presencia significativa de ciclos de mayor tamaño estas dimensiones deberán incrementarse en 0,60 metros.

Teniendo esta propuesta el ancho mínimo estricto o incluso un valor inferior en alguno de sus puntos.

**| Tabla 3.8 Síntesis de dimensiones mínimas estrictas**

BICICLETAS CONVENCIONALES SIN POSIBILIDAD DE CIRCULACIÓN EN PARALELO	1 SENTIDO (imposibilidad de adelantamiento)	2 SENTIDOS (m)
Dimensiones mínimas	1,00 m + R	2,20 m+ R

**Nota:** dimensiones medidas al borde interno de marca vial

**R** = resguardo; a bordillo o balizamiento  $h \leq 15$  cm  $\rightarrow$  0,15 m; a elementos puntuales  $h > 15$  cm (bolardos, árboles, farolas)  $\rightarrow$  0,30 m; a obstáculo continuo  $h > 15$  cm (p.e. valla)  $\rightarrow$  0,40 m. Ver [Figura 3.10](#)

Creemos que existen tramos en los que la anchura disponible permite dotar a esta infraestructura de una mayor anchura, llegando esta a poder alcanzar los 3,45m recomendados al ser una vía tipo VC-2b. (Vía ciclista Bidireccional en calle)





cantabristas

**Tabla 4.10** Comparativa entre las opciones de diseño

SOLUCIÓN	DIMENSIÓN MÍNIMA NECESARIA (m)		SOLUCIÓN COMPLETA(*)
	UN CARRIL POR SENTIDO	DOS CARRILES POR SENTIDO	
VC-1	3,00-5,00		Sí
VC-2a	3,70	4,10	Sí
VC-2b	3,45		Sí
VC-2c	4,10	5,90	Sí
VC-2d	4,25		Sí
Vc-3a (en línea)	4,90		Sí
VC-3a' (en batería)	5,90		Sí
Vc-3b	3,65		Sí
VC-3b'	4,15		Sí
Vc-4a	3,70	4,10	Sí
VC-4b	3,05	3,25	Sí
VC-5	3,20	3,60	Sí
VC-6 (sin separador continuo)	2,20	2,40	No
VC-6 (con separador continuo)	2,60		No
VC-7	1,85	2,25	No

**Nota:** Se entiende por solución completa aquella que resuelve la conexión ciclista en ambos sentidos de circulación.

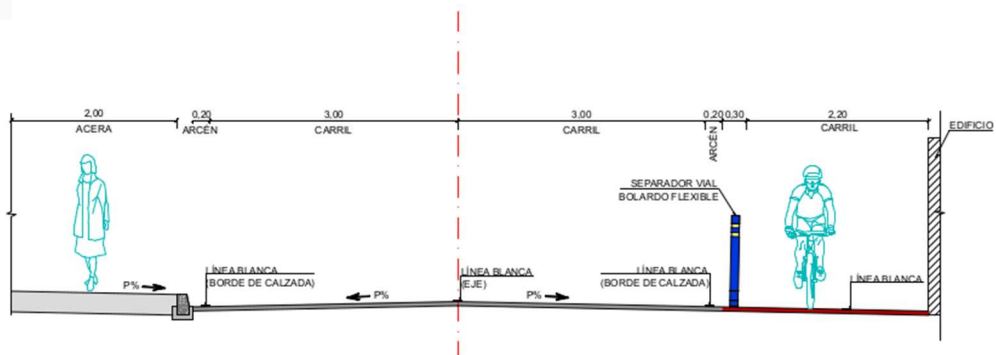
También se echa en falta alguna infraestructura dedicada que permita acceder o incorporarse desde/hasta el carril bici a otros puntos y viales que transcurren por la zona con infraestructura dedicada (aunque no incluya preferencia) como la de la siguiente imagen:



## 2.1) N611

En su primer tramo se plantea una anchura total de plataforma de 10,9 m, pero el ancho mostrado en planta es de al menos 12,5 m, por lo que se considera que existe espacio suficiente como para ampliar el carril bici.

SECCIÓN TIPO 1-1' P.K. 0+000 - 0+160  
 ESCALA 1/25  
 Cotas en metros





Esto se ha encontrado en otros puntos a lo largo del recorrido, donde el ancho de la sección es menor que el ancho mostrado en el plano a escala.

2,20 metros de anchura es, según la propia guía del Ministerio, un ancho insuficiente. En la medida de lo posible se debe tratar de alcanzar un ancho mayor para garantizar la seguridad de los ciclistas y evitar conflictos con otros usuarios.

Se solicita un mayor número de secciones transversales para conocer con mayor exactitud la anchura del carril bici a lo largo del trazado.

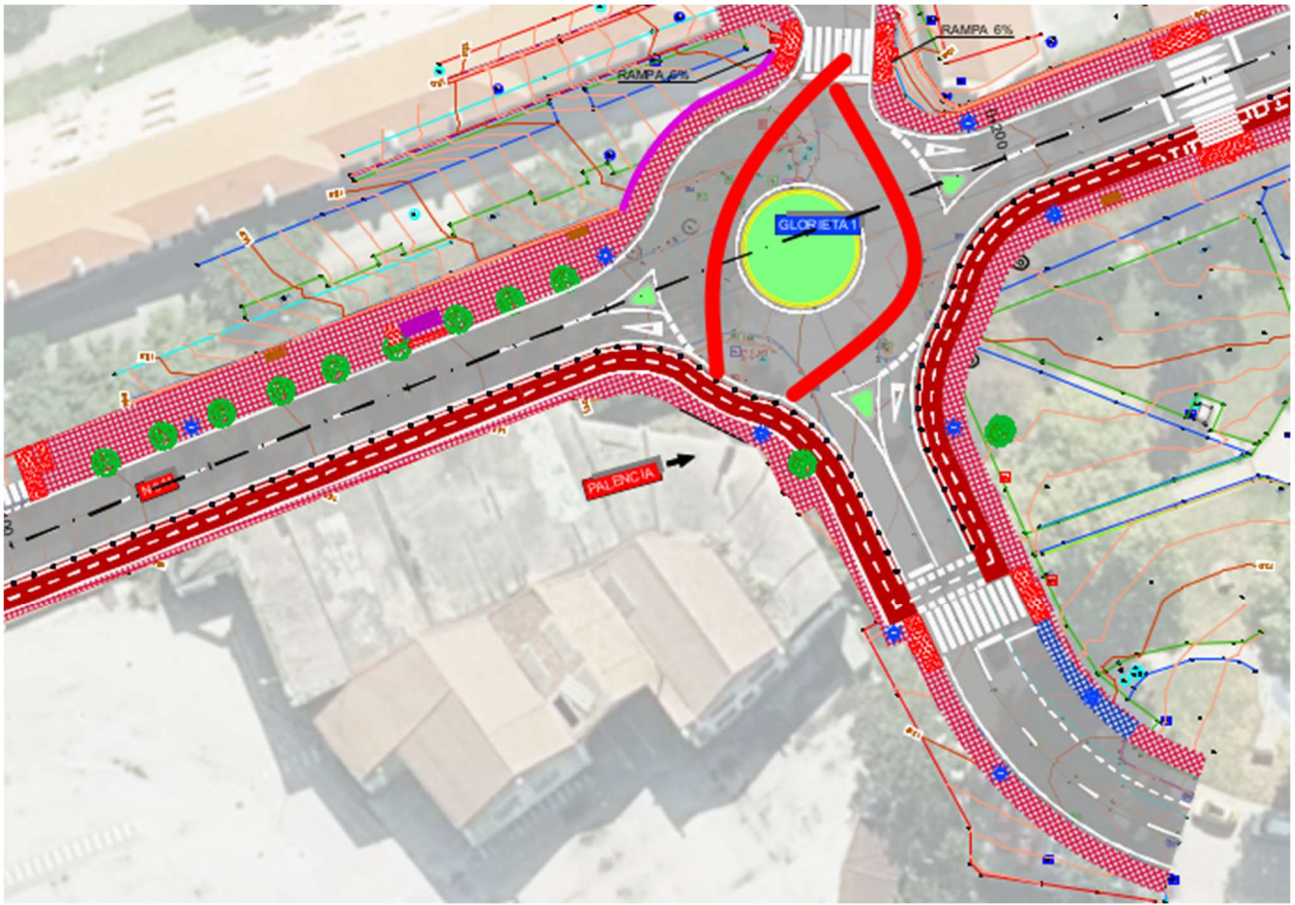
En su defecto, y debido a la posible complejidad se solicita que el ancho que sobrara de la sección en plano a la posible se designara para el carril bici (al menos hasta alcanzar la recomendación del Ministerio de 3,6 m + Resguardos), manteniendo el ancho de cada carril general de circulación en 3 metros. En el caso de que exista mediana, ceder parte del ancho de la misma al carril bici.

## **Hoja 1**

Se solicita incorporar un acceso desde el carril bici hasta las Casas de la Renfe. Se sugiere emplear marcado horizontal dentro de la rotonda para facilitar el itinerario ciclista hacia la zona residencial.

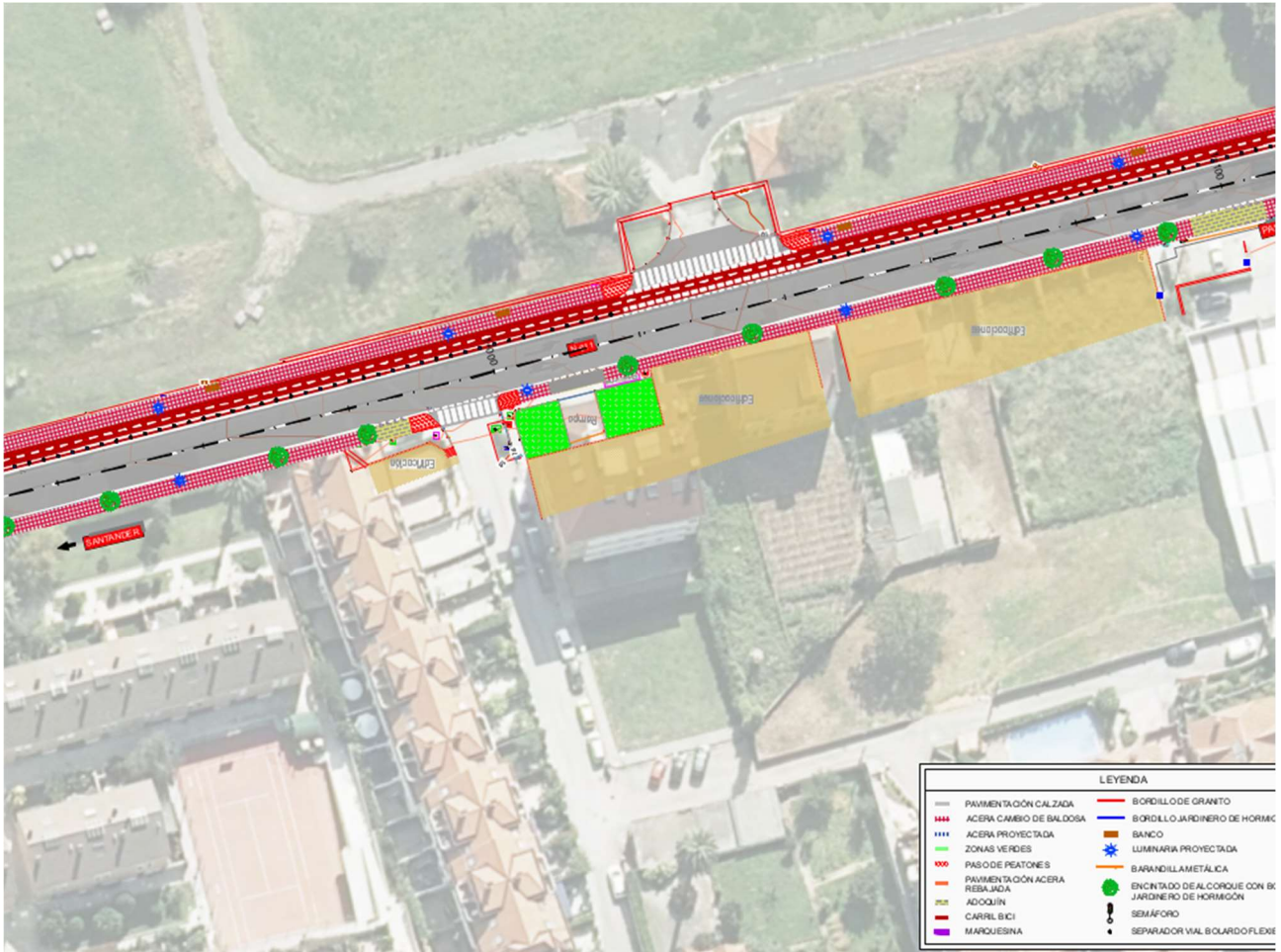


cantabristas





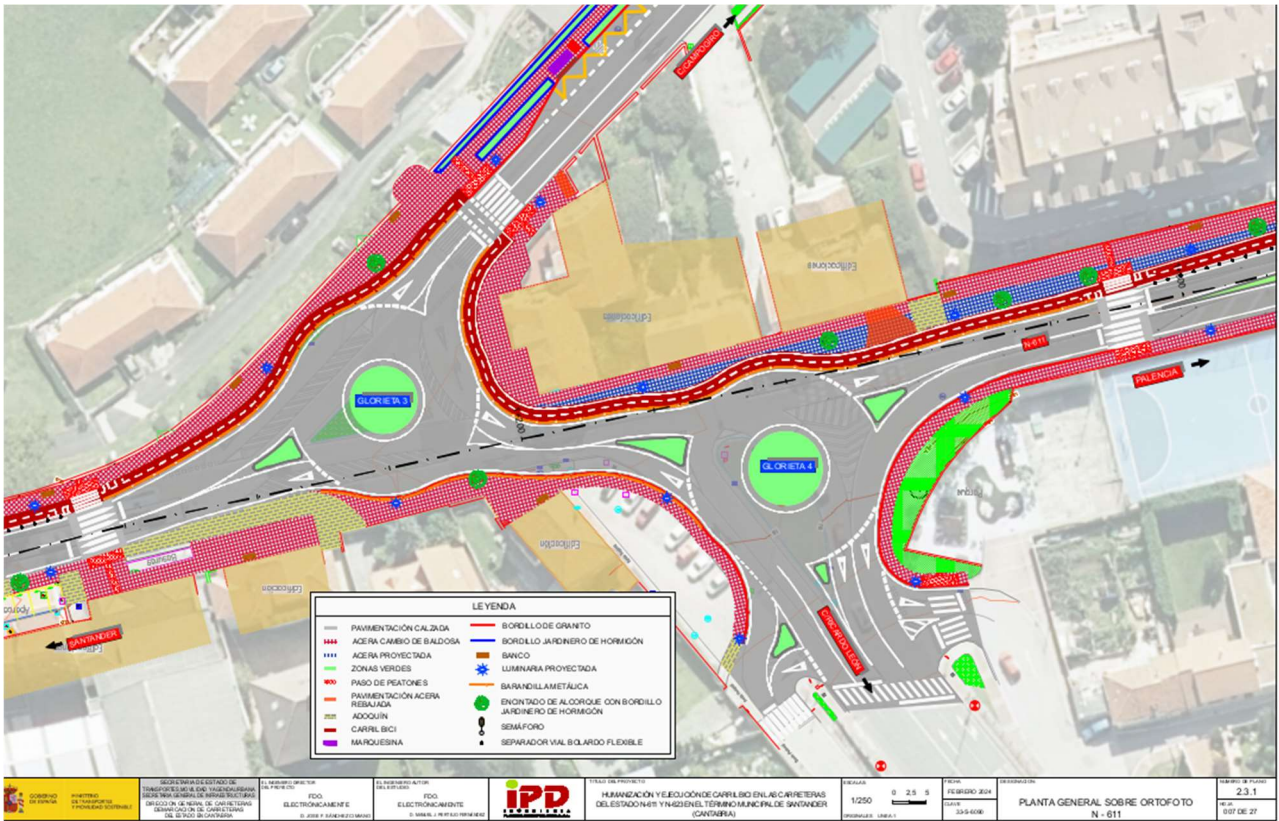
## Hoja 6



Se solicita valorar la posibilidad de incorporar un acceso protegido hacia la zona residencial sur.

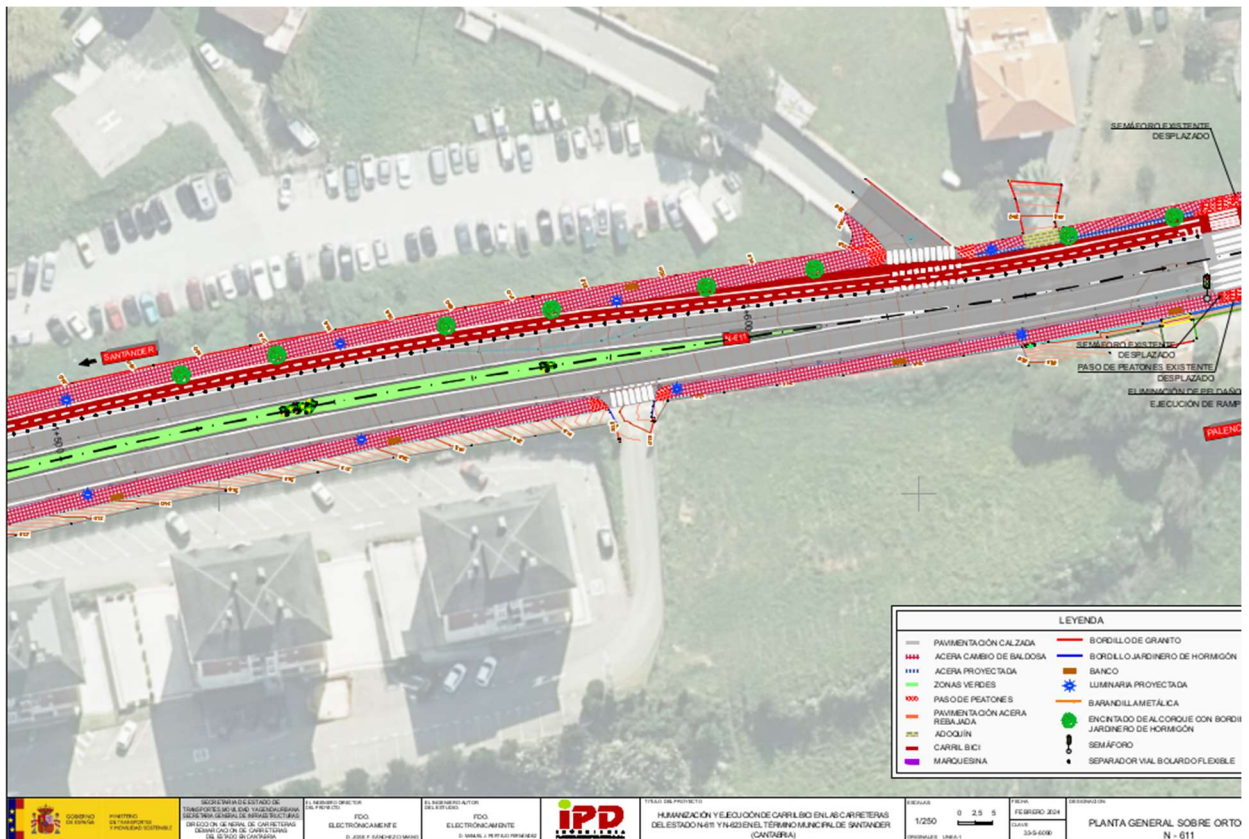
## Hoja 7

Se solicita dotar al carril bici un acceso a la calle Ricardo León a fin de facilitar el acceso hacia y desde Cazoña y el Alisal.



## Hoja 9

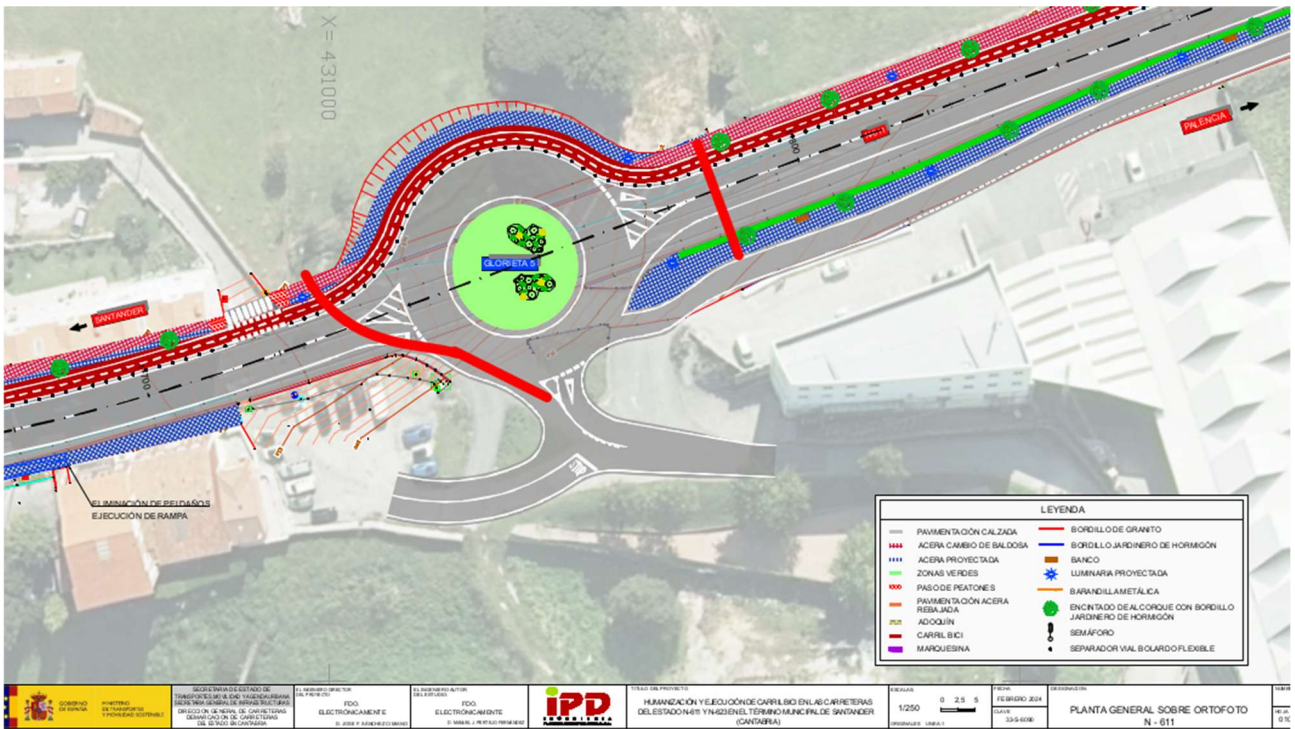
Se solicita dotar de acceso a las viviendas de la Calle El Castro 4. Debido a la existencia de mediana se puede plantear un paso en dos fases dejando un hueco en la misma.



## Hoja 10

Se solicita valorar añadir al proyecto un posible acceso a la Calle el Castro (y con ella a Luis Quintanilla Isasi) y al vial de servicio del polígono del Campón. Se solicita también unir el polígono con el carril en diferentes puntos de la hoja 11 a 15.

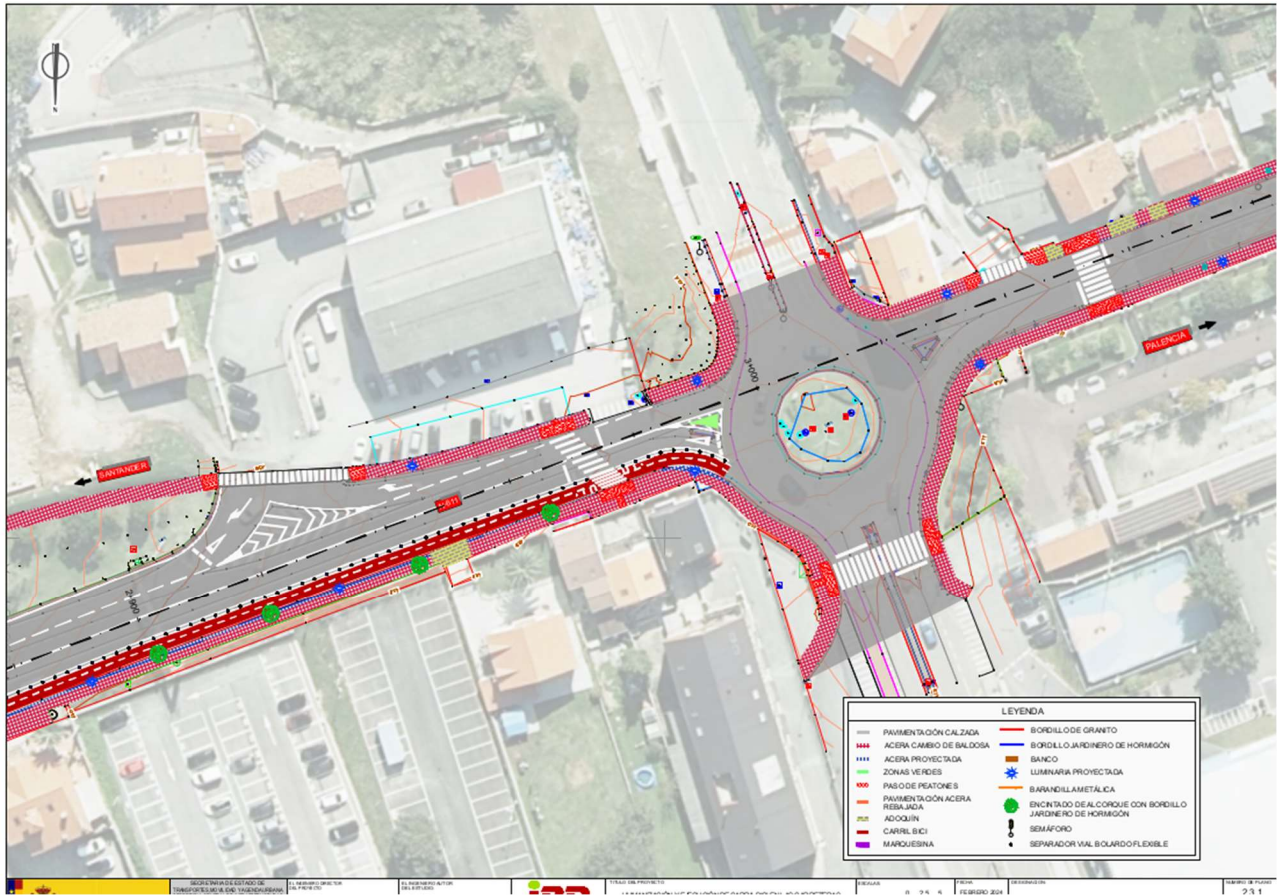




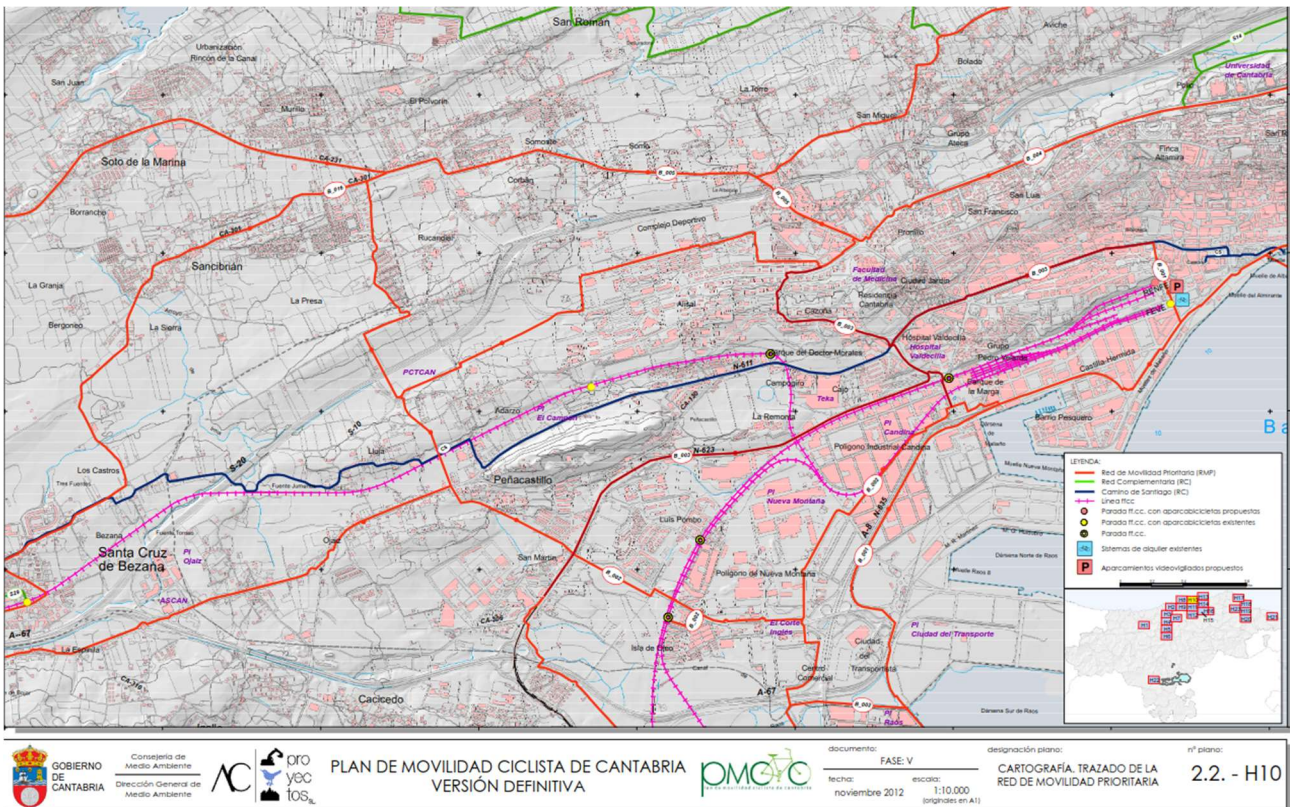
## Hoja 17

El Carril bici finaliza en este punto y pasa a integrarse con el carril que une Nueva Montaña y el PCTCAN en el eje norte sur.





A partir de ese punto, según el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria ([https://pmcc.cantabria.es/web/pmcc/detalle/-/journal\\_content/56\\_INSTANCE\\_DETALLE/2006556/9046875](https://pmcc.cantabria.es/web/pmcc/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_DETALLE/2006556/9046875) Red Movilidad Prioritaria - Hoja 10) debería continuar la ruta B004 con nombre Santander UC-Albericia-Ojaiz-Mompía



Debido a que la anchura media de la calzada en ese punto (según plano) es de unos 8 metros, se plantea la realización de un ejercicio de calmado de tráfico mediante pintura y obstáculos físicos (a modo de chicane si fuera necesario en algún punto de mayor anchura) para reducir la velocidad de forma efectiva a 30 kilómetros hora y permitir la circulación integrada de los ciclistas en el tráfico rodado.

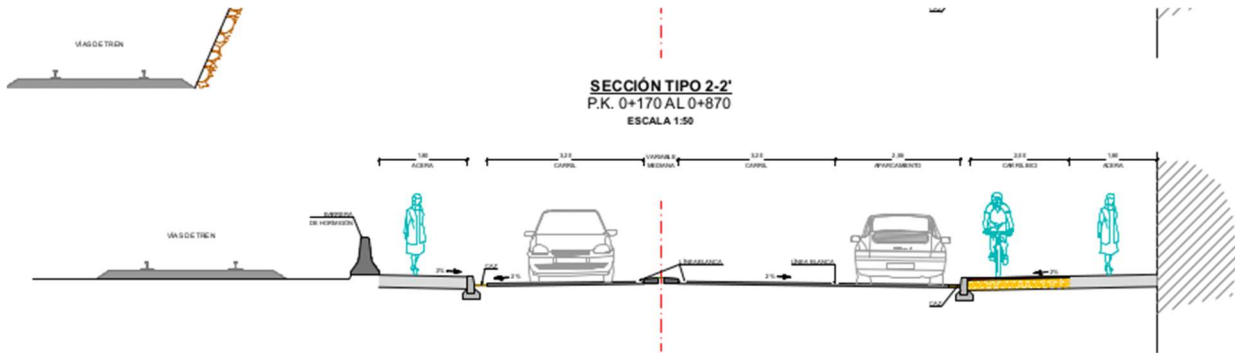
Para ello sería necesario el pintado de sharrows a lo largo de todo el recorrido para recordar la posición central de del ciclista a lo largo de la vía.

## 2.2) N623

En su primer tramo de carril bici se plantea una anchura total de plataforma de 14,55 m, pero el ancho mostrado en planta es de al menos 17 m, por lo que se considera que existe espacio suficiente como para ampliar el carril bici.

Esto se ha encontrado en otros puntos a lo largo del recorrido, donde el ancho de la sección es menor que el ancho mostrado en el plano a escala.

2,20 metros de anchura es, según la propia guía del Ministerio, un ancho insuficiente. En la medida de lo posible se debe tratar de alcanzar un ancho mayor para garantizar la seguridad de los ciclistas y evitar conflictos con otros usuarios.



Se solicita un mayor número de secciones transversales para conocer con mayor exactitud la anchura del carril bici a lo largo del trazado.

En su defecto, y debido a la posible complejidad se solicita que el ancho que sobra de la sección en plano a la posible se designara para el carril bici (al menos hasta alcanzar la recomendación del Ministerio de 3,6 m + Resguardos), manteniendo el ancho de cada carril general de circulación en 3 metros.

En el caso de que exista mediana, ceder parte del ancho de la misma al carril bici.

## Hoja 1 a 5. Calle Jerónimo Sáinz de la Maza

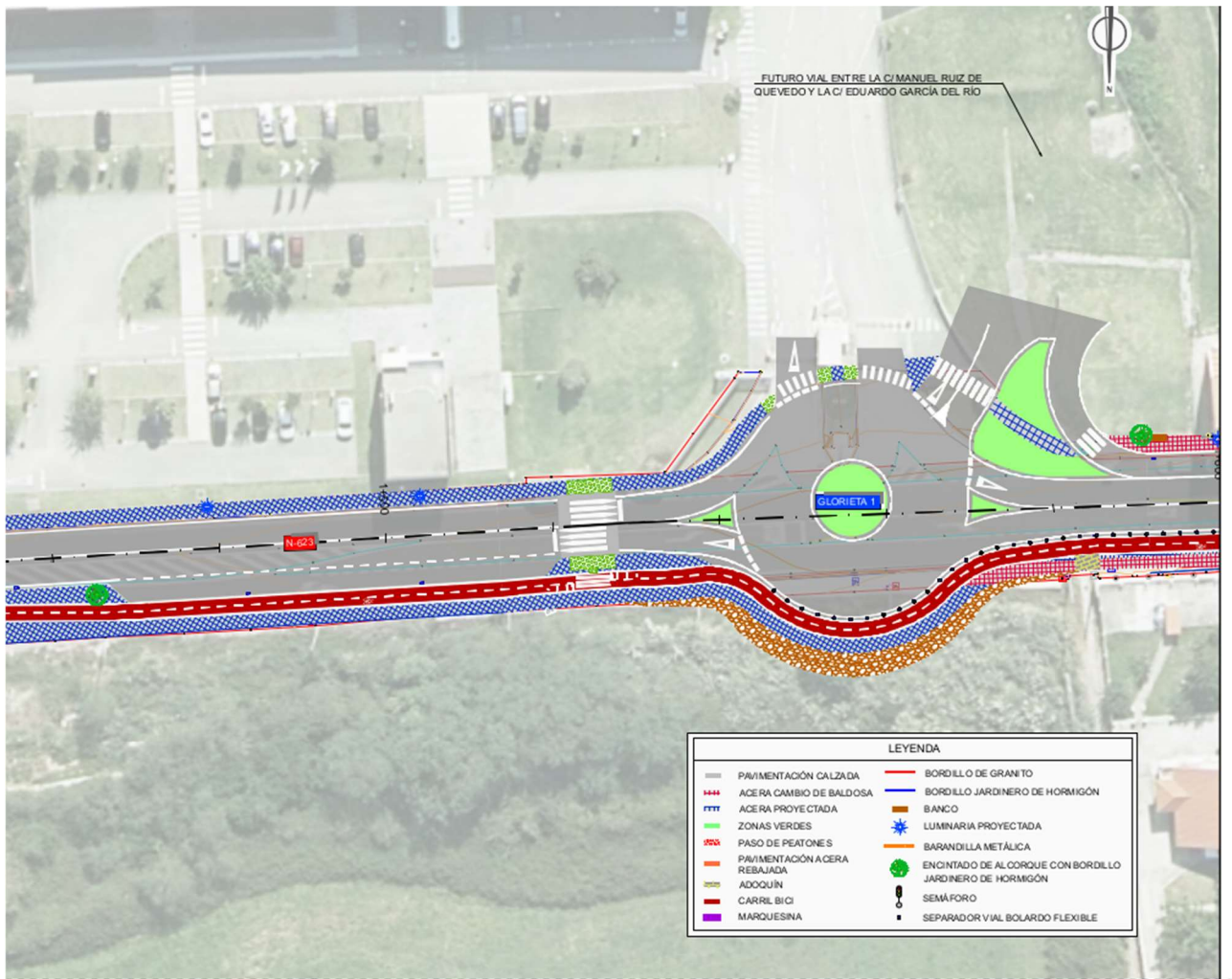
Se solicita estudiar la posibilidad de alargar el carril bici a lo largo de esta calle para permitir la continuidad de los ciclistas hasta el centro de la ciudad.

Solicitamos además, que de estimarse dicha alegación, el carril bici se implemente en la parte actual de calzada sin perjuicio del ancho de la acera. En caso de dificultades por limitación del ancho sugerimos que se diseñe un carril bici mono-direccional de subida mientras que la bajada se realice por la calzada debidamente señalizada mediante sharrowes.

## Hoja 13

Se solicita que se dote al carril bici de una zona de incorporación para el futuro vial.

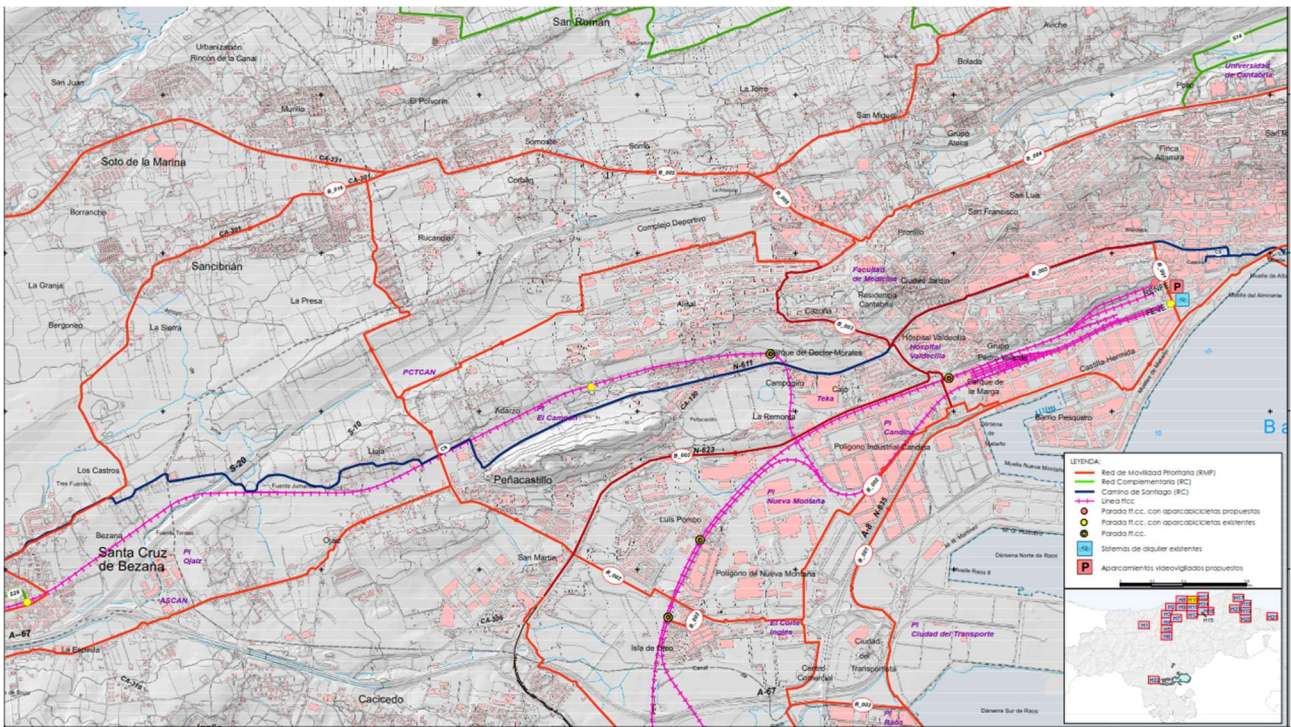




## Hoja 17

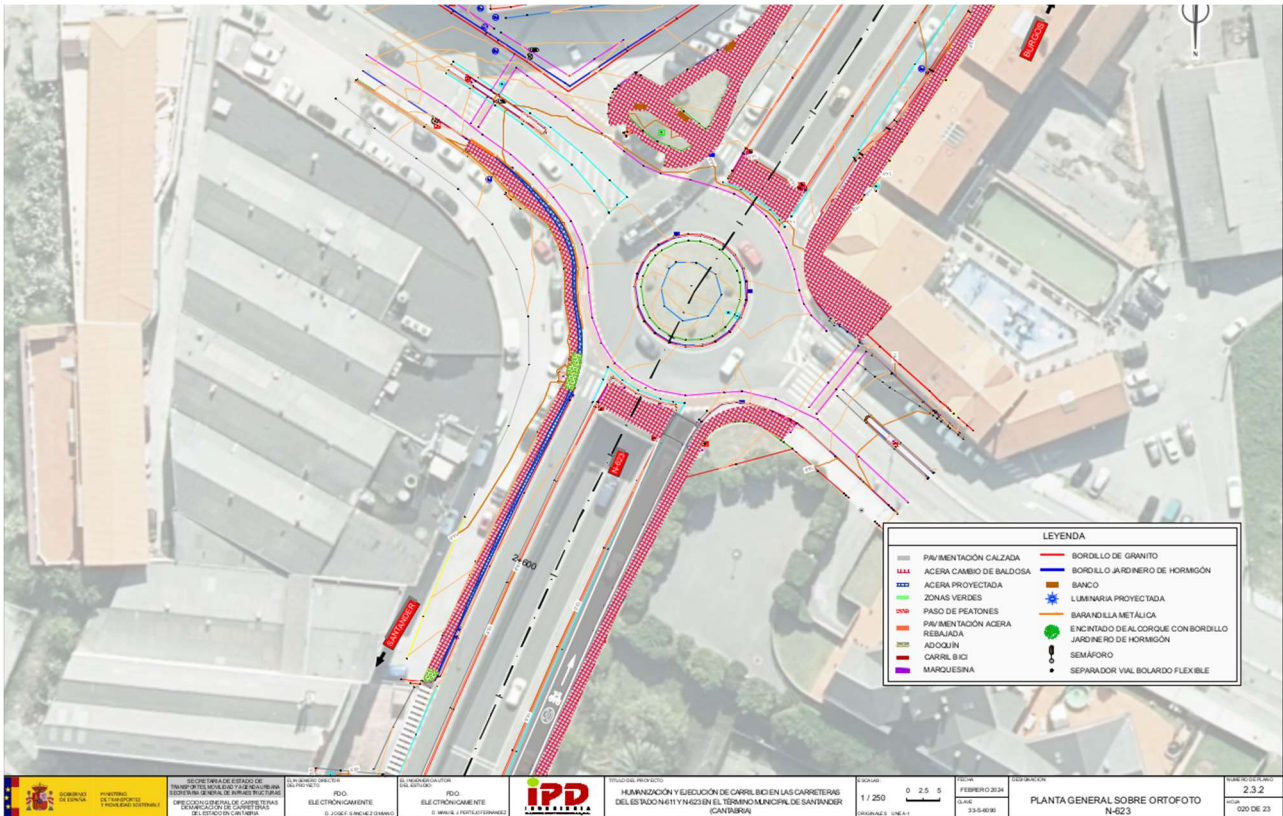
A partir de ese punto, según el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria ([https://pmcc.cantabria.es/web/pmcc/detalle/-/journal\\_content/56\\_INSTANCE\\_DETALLE/2006556/9046875](https://pmcc.cantabria.es/web/pmcc/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_DETALLE/2006556/9046875) Red Movilidad Prioritaria - Hoja 10) debería continuar la ruta B003 con nombre Santander-Peñacastillo-Muriedas-Guarnizo.

El sharrow marcado indica la continuación de la circulación de bicicletas (al menos el recordatorio para el resto de usuarios de la vía) en esa dirección.



Además, sobre la rotonda de la hoja 20 se encuentra el carril bici PCTCAN-Nueva Montaña que cruza transversalmente esta dirección.





Se solicita el pintado de sharrows tras esta rotonda y en especial en sentido contrario, para facilitar el uso de esta vía para ciclistas en ambas direcciones.

Además se plantea necesario la señalética horizontal en sentido contrario dado que facilitaría el acceso al carril bici. Además debe tenerse en cuenta que debe ser empleado por estudiantes, muchos de ellos menores de edad y más vulnerables, para el acceso a los institutos.

### 3) Arbolado

#### 3.1) N623

##### Hoja 1 a 4

En todo el trazado inicial (planos 1-4) no aparece ningún árbol y tampoco aparecen en el apartado de árboles de gran porte a transplantar. En la actualidad, tal y como figura en la siguiente foto si que existen.

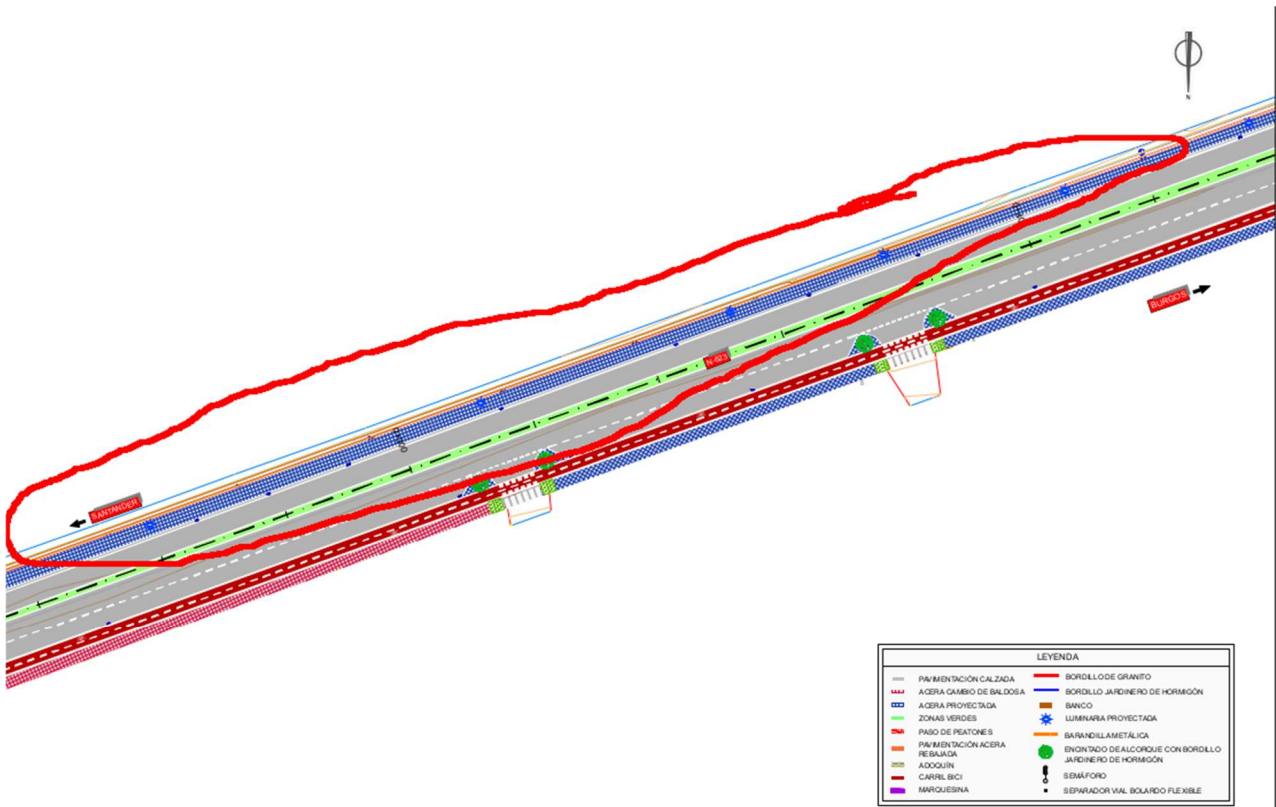
Debido a que se va a realizar un cambio de baldosa en toda la calle Jerónimo Sainz de la Maza se solicita la preservación del arbolado y que así figure en los planos



##### Hoja 6 a 10

Se solicita la instalación de más arbolado en el sentido sur a fin de hacer el camino más agradable para los peatones.

Tal y como se ha explicado en el apartado del carril bici, la plataforma es más ancha que la sección medida y además se puede emplear parte del espacio de mediana variable, por lo que debería permitir un espacio peatonal suficiente.



 GOBIERNO DE CANTABRIA INSTITUTO TECNOLÓGICO DE CANTABRIA	AGENCIA DE SERVICIOS DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA SECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS DE CANTABRIA DEPARTAMENTO DE OBRAS	INGENIERO TÉCNICO FIDU ELECTROTECNICAMENTE D. JOSÉ F. GARCÍA CORTAJO	INGENIERO TÉCNICO FIDU ELECTROTECNICAMENTE D. JUAN J. PÉREZ DE HARO	 INSTITUTO PÚBLICO DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO	TÍTULO DEL PROYECTO HUMANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE CARRILLO EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO N-611 Y N-623 EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN VICENTE (CANTABRIA)	ESCALA 1 / 250	FECHA 01.05.15	FECHA FEBRERO 2014	DESCRIPCIÓN PLANTA GENERAL DE ACTUACIONES N-623	NÚMERO DE PLANO 2.5.2
						HOJA 01 DE 01	HOJA 25 DE 486	HOJA 017 DE 23		



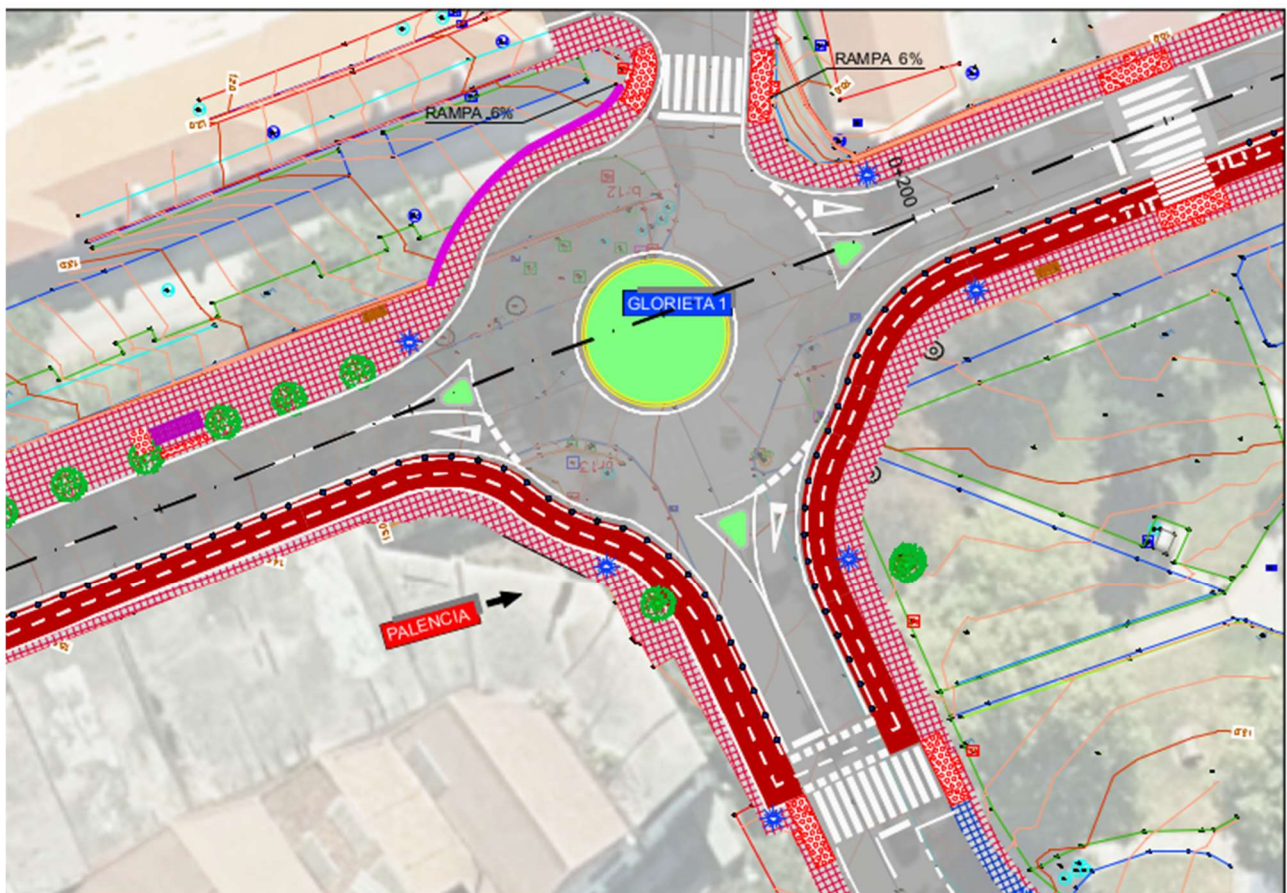
## 4) Integración urbana

Al ser un proceso de humanización entendemos que debe mitigarse parte del efecto “carretera” que tienen ahora mismo ambos viales para convertirse en calles urbanas en las que el existan más propósitos que el movimiento de coches.

### 4.1) N611

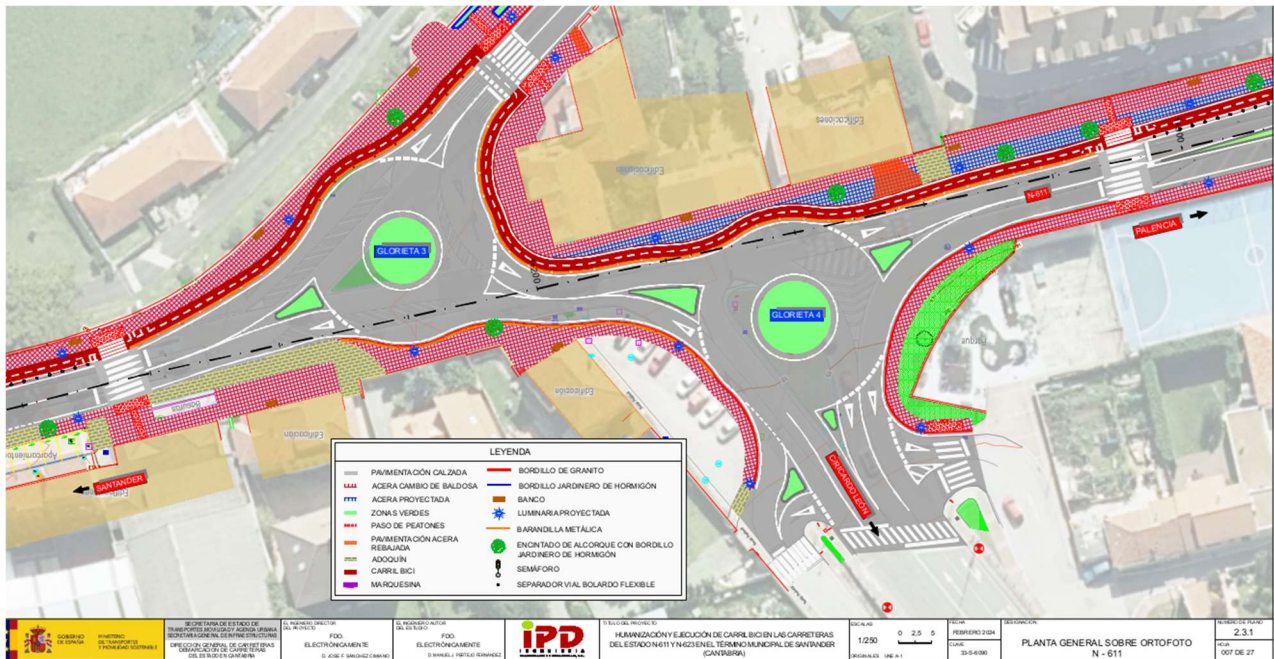
#### Hoja 1

La primera glorieta aleja en exceso el paso de peatones y el paso del carril bici en dirección norte. Además, este vial únicamente da acceso al Colegio Fuente de la Salud, por lo que apenas va a tener tráfico a lo largo del día. Se puede acercar el paso a la rotonda e incluso convertir el vial en plataforma única.



## Hoja 7

Se propone un paso peatonal elevado entre ambas rotondas para minimizar la distancia peatonal para cruzar desde la Calle Campogiro (en la bajada desde el Alto de la Peña) hasta la calle Ricardo León

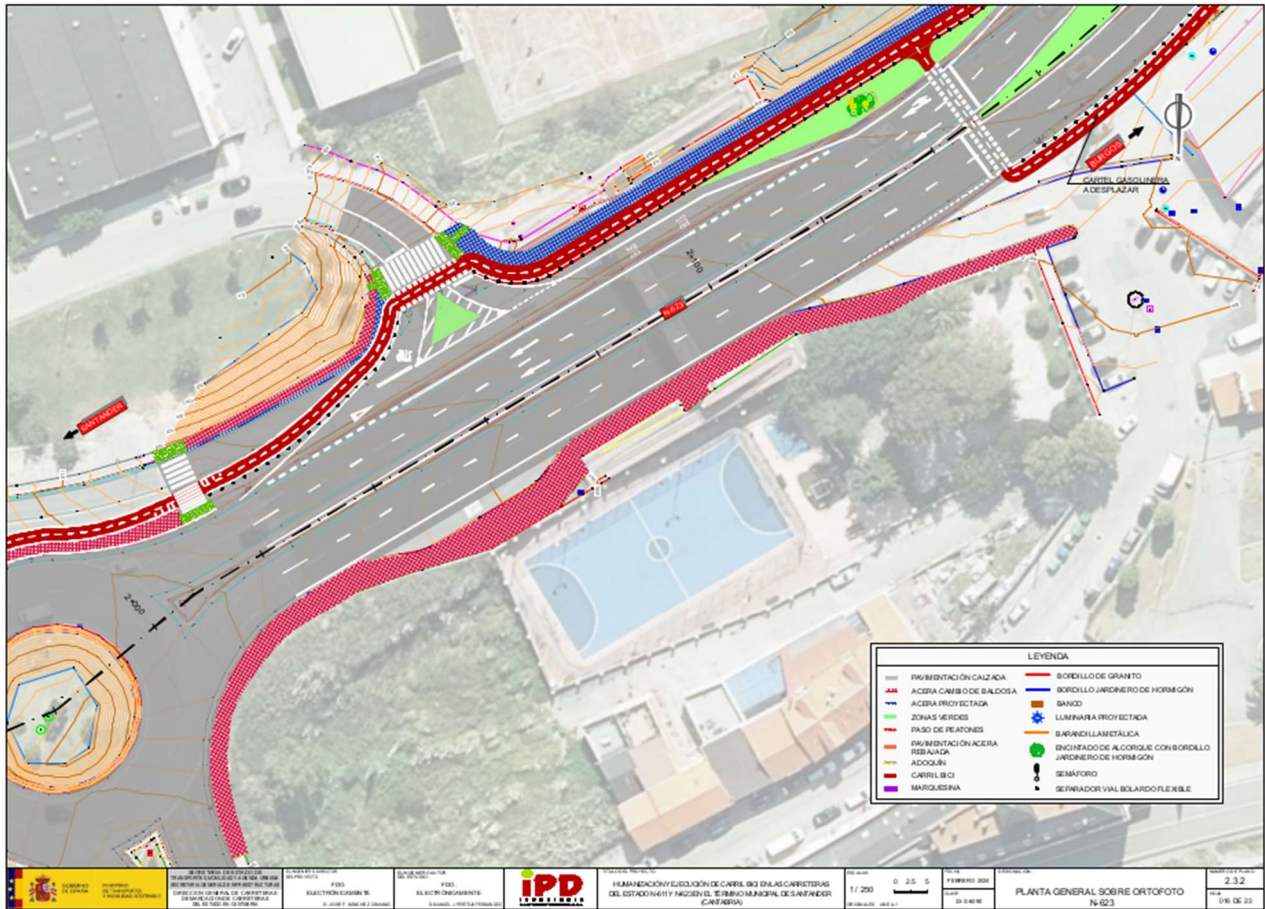


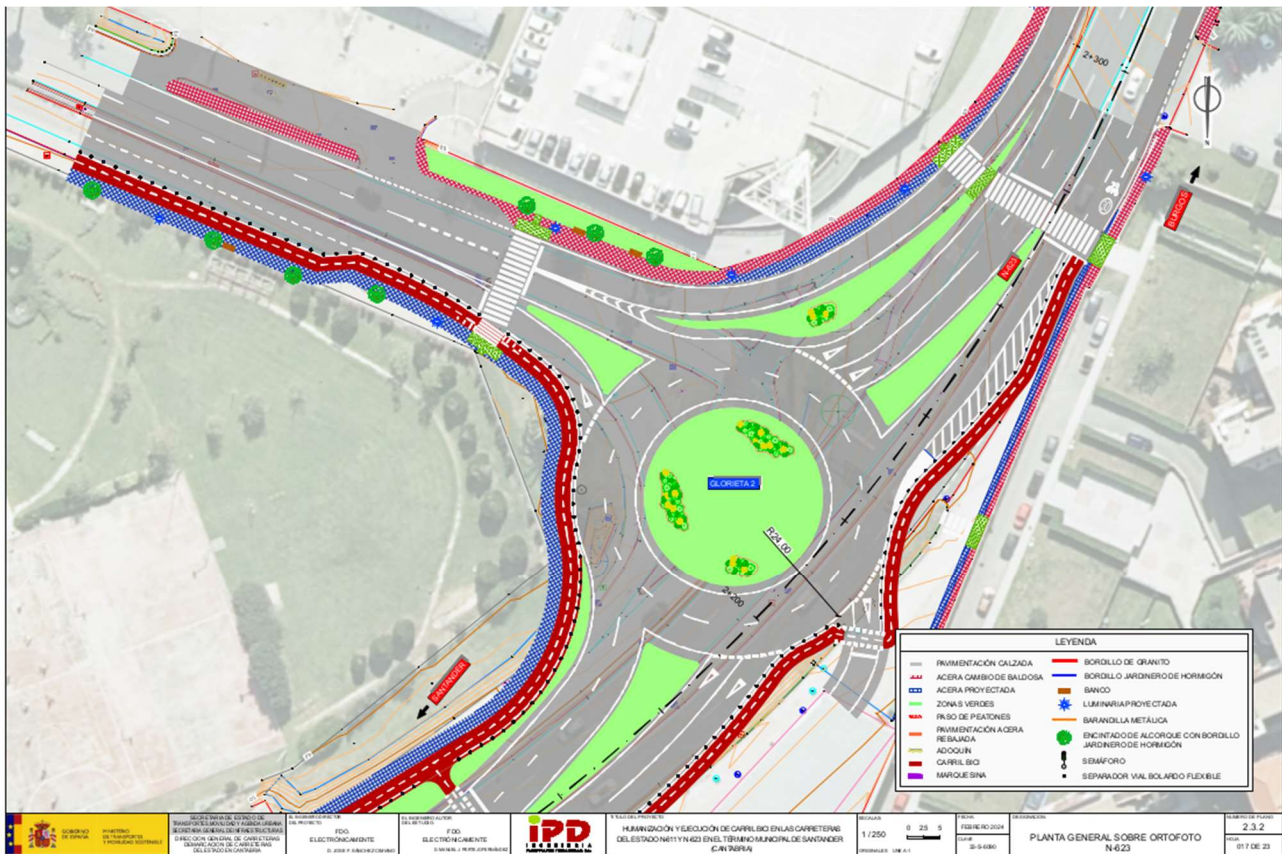
## 4.2) N623

## Hoja 16 y 17

En las hoja 16 y 17 se aprecia como la incorporación directa del acceso a los Institutos a la carretera nacional y la construcción de la segunda rotonda dejan sin acceso al actual vial de acceso a los centros comerciales e institutos (y a los barrios anejos a los mismos)

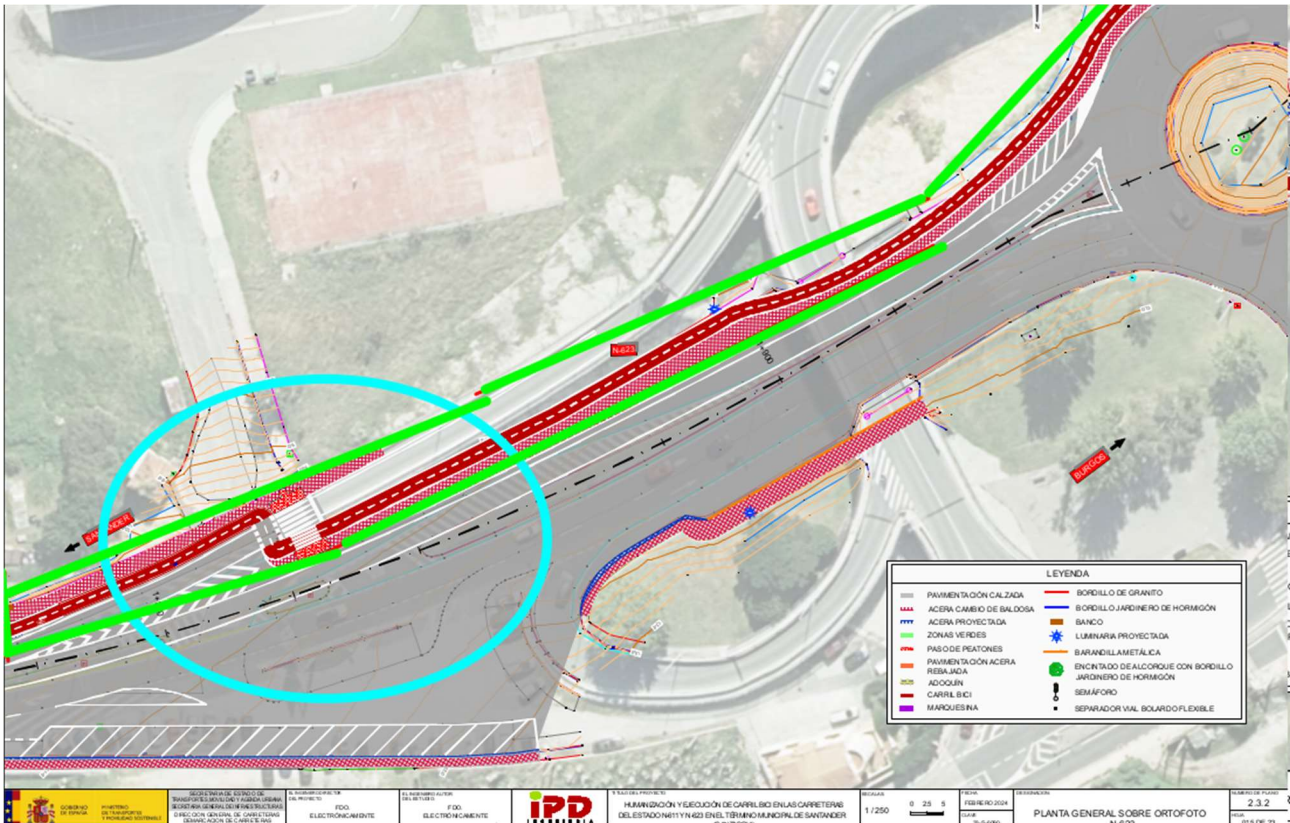






Esa decisión hace que realmente sobre más espacio público en esa zona, lo que permitiría eliminar el cruce que se ve en la hoja 15 (marcado en azul) y con el posterior derrumbe del mismo aumentar unos cuantos metros de plataforma (en verde), adecuando la zona. Y pudiendo llegar a mejorarla colocando algún banco, arbolado y desarrollando alguna zona estancial a un lado y otro de la carrera.

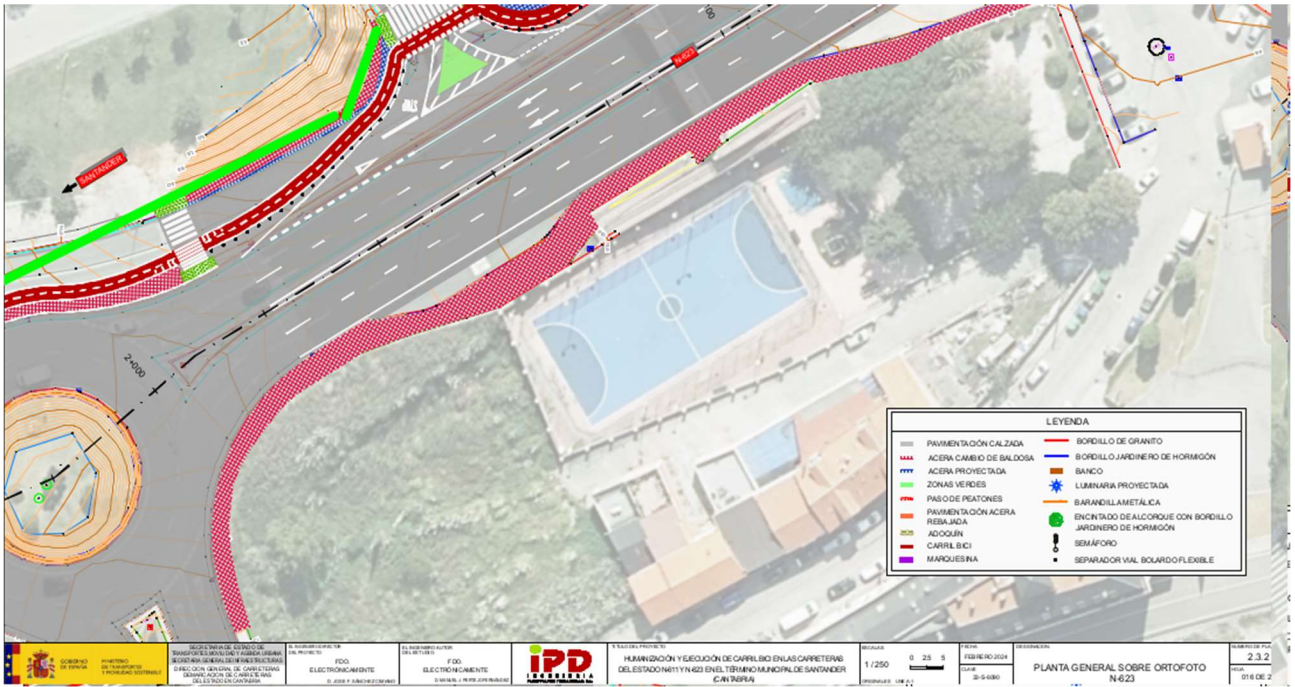




Para el óptimo aprovechamiento sería adecuado que la zona dispusiera de un paso de peatones que cruzara la carretera con el fin de eliminar el paso elevado y pacificar el tráfico.



cantabristas



## **5) Semáforos**

En general, debido al factor de humanización y que estas calles pasarán a tener una consideración de velocidad máxima de 30 km/h consideramos que no es necesaria la instalación de semáforos.

Además, teniendo en cuenta que el movimiento de los peatones será, mayoritariamente, paralelo a las vías, se puede asumir que no habrá un número de interacciones elevadas en los pasos de peatones.

Debe también tenerse en cuenta de que independientemente de que sean de botón (en caso de que el pulsador tenga un tiempo elevado para atender a la petición) o de fase temporalizada, si no hay tráfico en ese momento lo más probable es que los peatones crucen en rojo.

Por ello entendemos y alegamos que la mayoría de ellos sean suprimidos para ser sustituidos por pasos con prioridad peatonal.

En el caso de que esta petición sea desestimada planteamos los siguientes casos concretos:

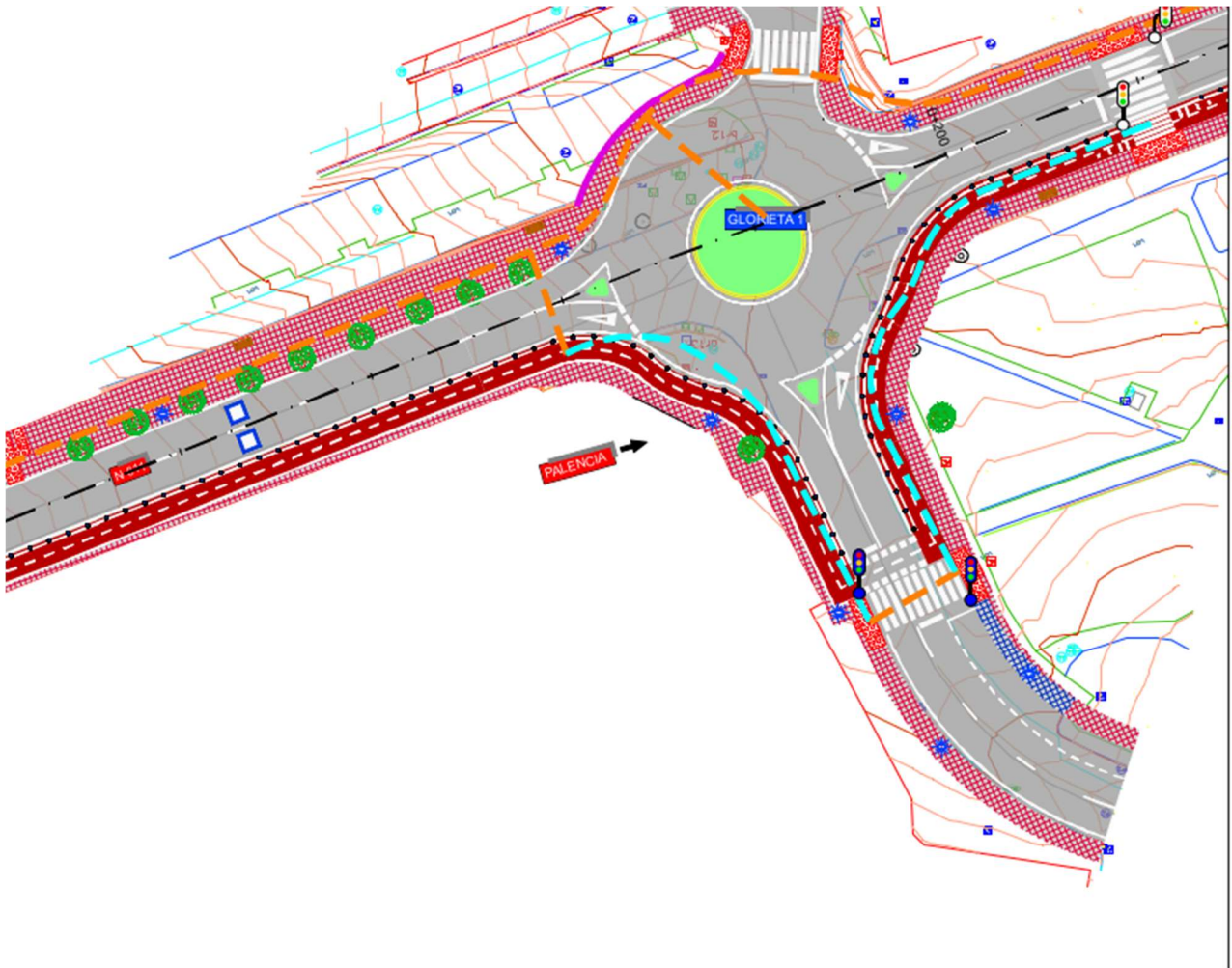
### **5.1) N611**

#### **Hoja 1**

En el primer plano se considera innecesaria la instalación de un paso de peatones con pulsador en el vial de acceso al Colegio Fuente de la Salud al ser esta una calle con muy poco tráfico.



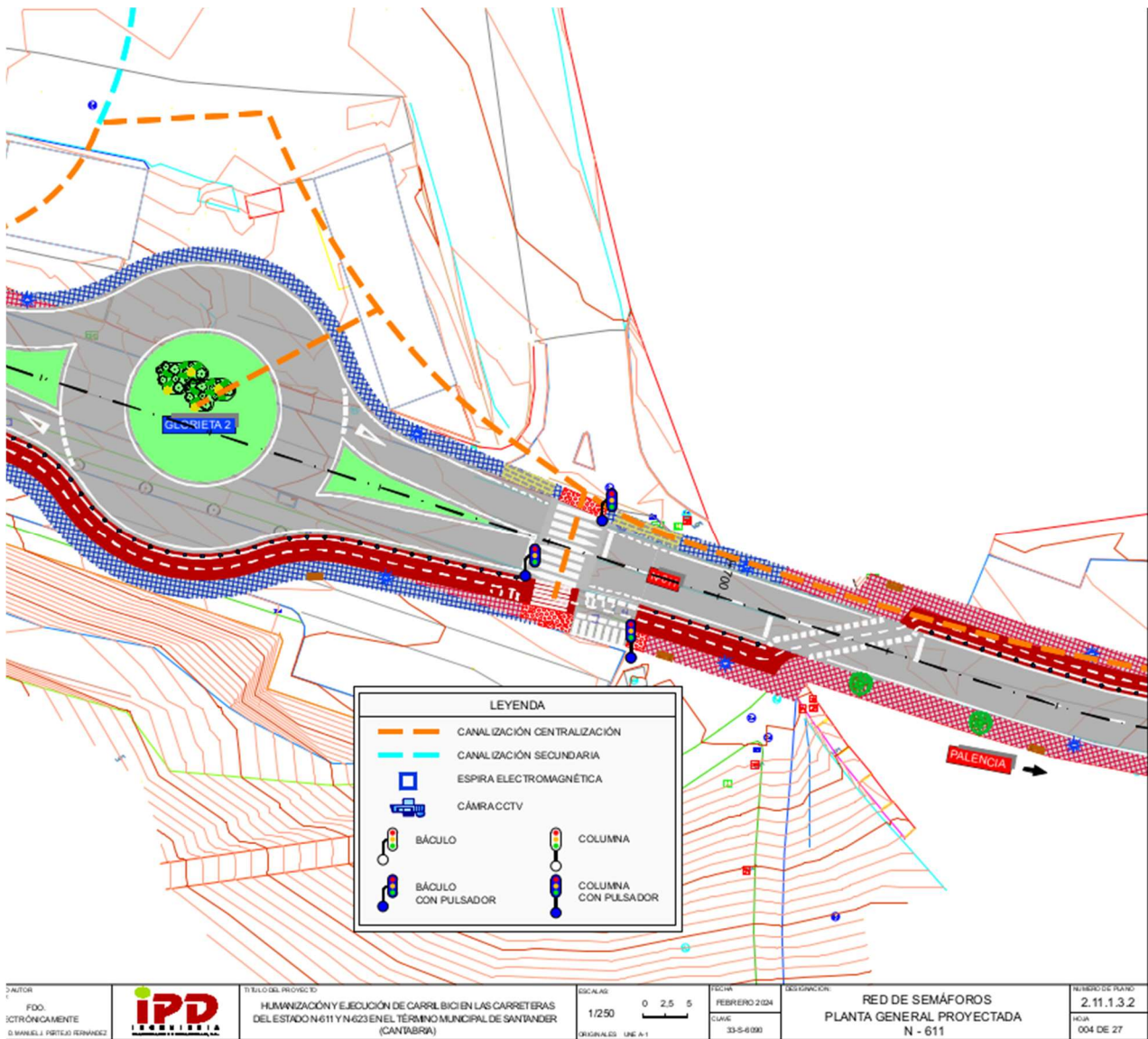
cantabristas



## Hoja 4

Se valora como peligroso el paso ciclista, especialmente al estar situado en una zona con poca visibilidad debido a la curva y a la oscuridad del puente del ferrocarril, por lo que propone añadir un semáforo con pulsador al cruce ciclista (integrado en el conjunto de semáforos ya existentes.)

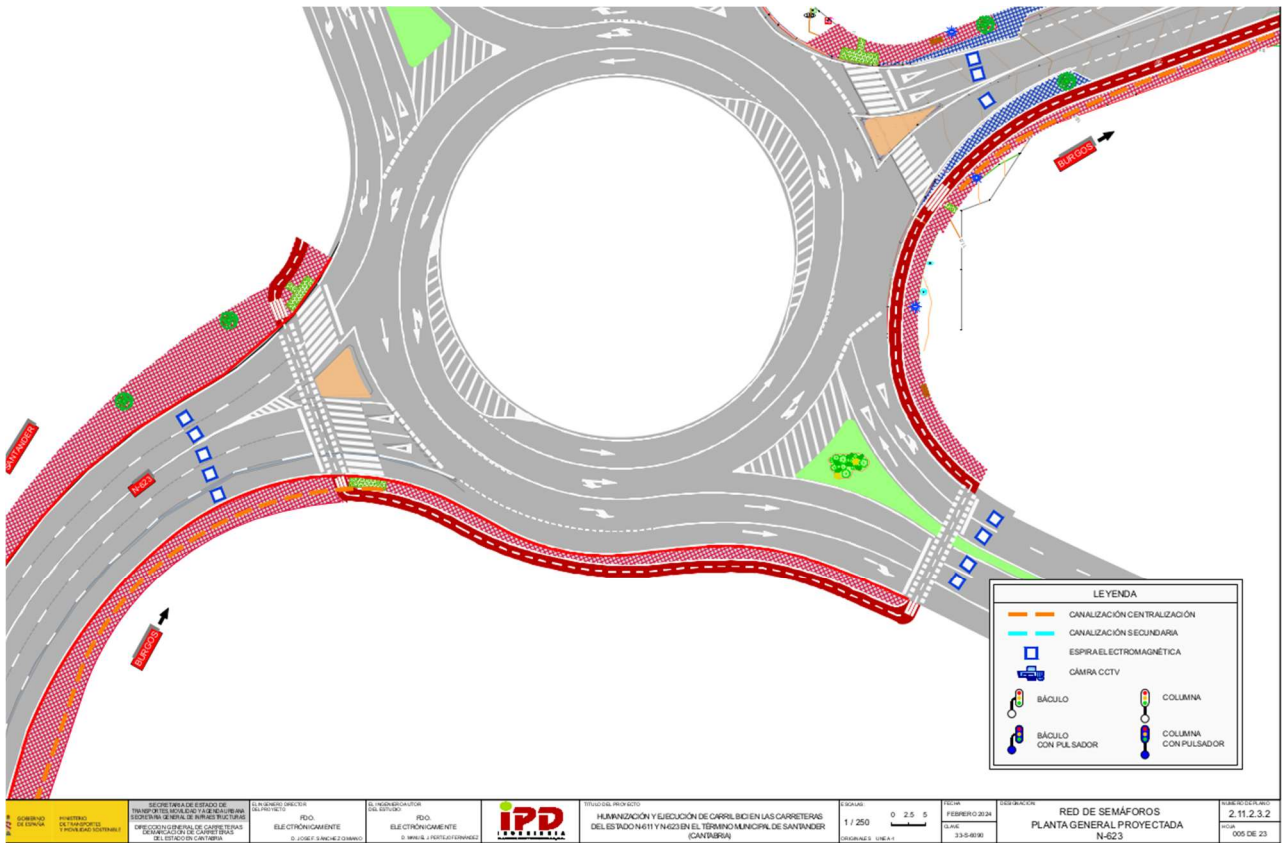




## 5.2) N623

### Hoja 5

Se considera peligroso el cruce ciclista que atraviesa la S-21 (Intercambiador la Marga-la Albericia) debido a que cruza cinco carriles en dos fases en una zona que tiene actualmente una alta velocidad, por lo que se solicita la incorporación de un semáforo para bicicletas a este cruce.



## Hoja 16

Se solicita la incorporación de un semáforo con pulsador al cruce del carril bici con la carretera.

