

Con fecha 20 de abril de 2024 se presentaron una serie de alegaciones al Ministerio de Transportes respecto al "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". Se presenta un estudio de la valoración positiva/negativa de las mismas.

Ha podido haber alegaciones presentadas por otros partidos y asociaciones por lo tanto las modificaciones pueden ser fruto del esfuerzo colectivo.

Sumario

1) Alegaciones estimadas.....	2
1.1) Situación paradas de autobús.....	2
1.1.1) N-623.....	2
1.2) Carril Bici.....	9
1.2.1) N-611.....	12
1.2.2) N-623.....	19
1.3) Arbolado.....	28
1.3.1) N-623.....	28
1.4) Semáforos.....	31
1.4.1) N-611.....	31
1.4.2) N-623.....	33
2) Alegaciones rechazadas.....	36
2.1) Situación paradas de autobús.....	36
2.1.1) N-611.....	36
2.1.2) N-623.....	37
2.2) Carril Bici.....	38
2.2.1) N-611.....	40
2.2.2) N-623.....	43
2.3) Integración urbana.....	44
2.3.1) N-611.....	44
2.3.2) N623.....	47
2.4) Semáforos.....	50
2.4.1) N-611.....	51
2.4.2) N-623.....	51

1) Alegaciones estimadas

1.1) Situación paradas de autobús

Se había tenido en cuenta la situación de paradas y marquesinas municipales, obviando aquellas que pertenecen a concesiones autonómicas.

1.1.1) N-623

Paradas usadas por las siguientes concesiones:

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

Se han valorado las siguientes alegaciones

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.

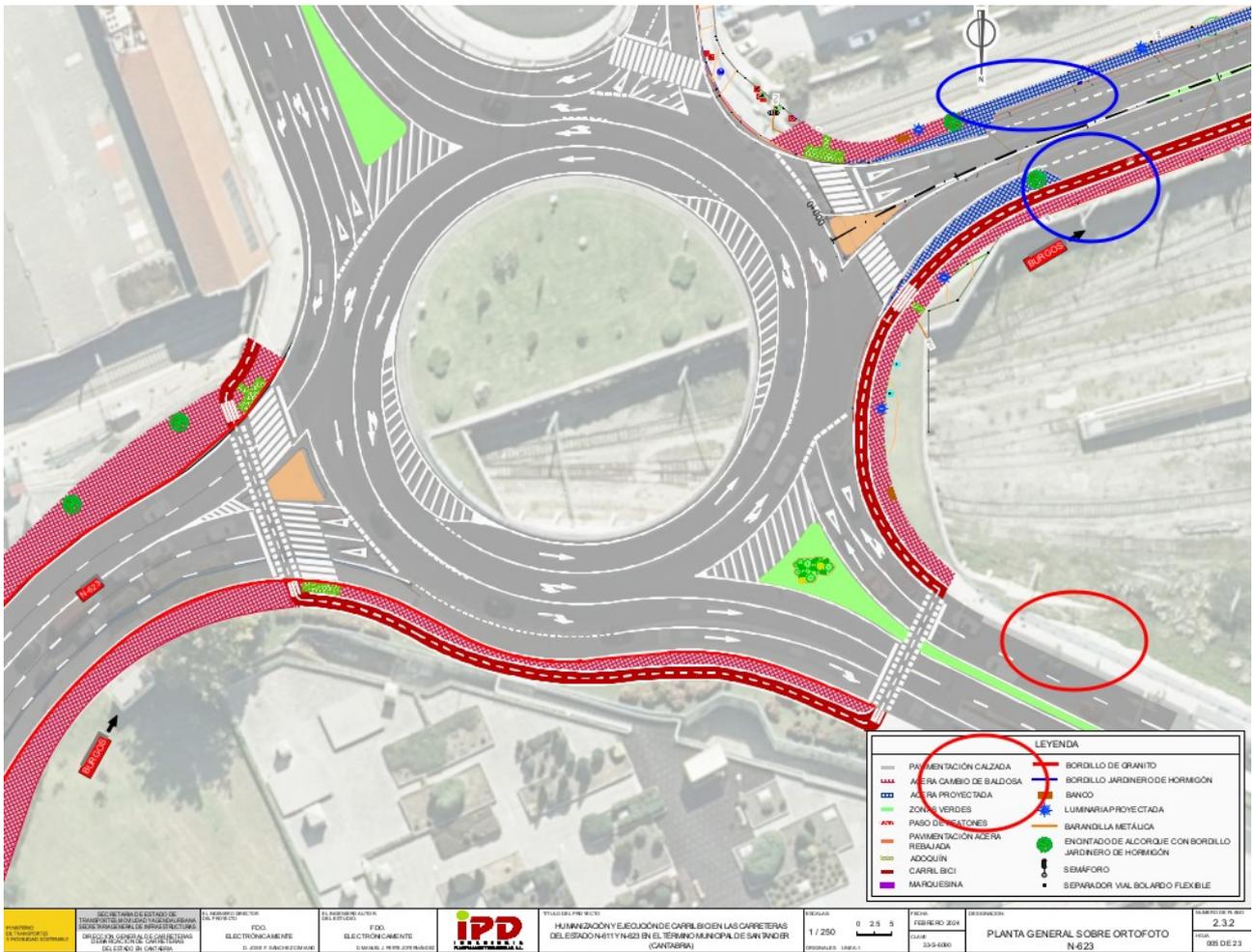
Como se puede ver en la siguiente imagen el servicio actual es precario al no estar dotado ni de marquesina, plataforma dedicada o señalética, ni vertical ni horizontal.



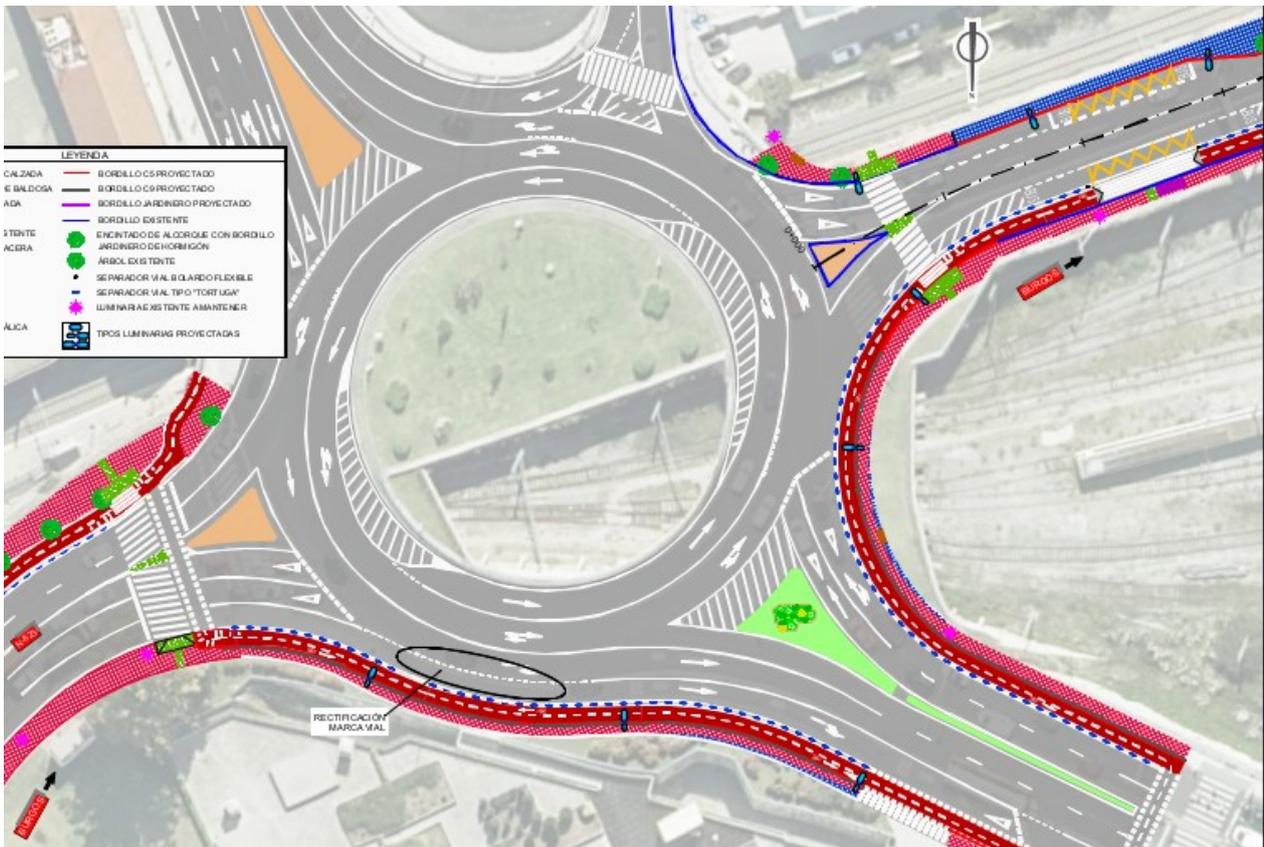
Para su mejora se recomienda modificar el trazado del quinto plano de actuaciones en la N623 con el fin de añadir dos zonas de parada en la vía de titularidad estatal S-21 (Distribuidor La Marga-La Albericia).

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.



Resultado

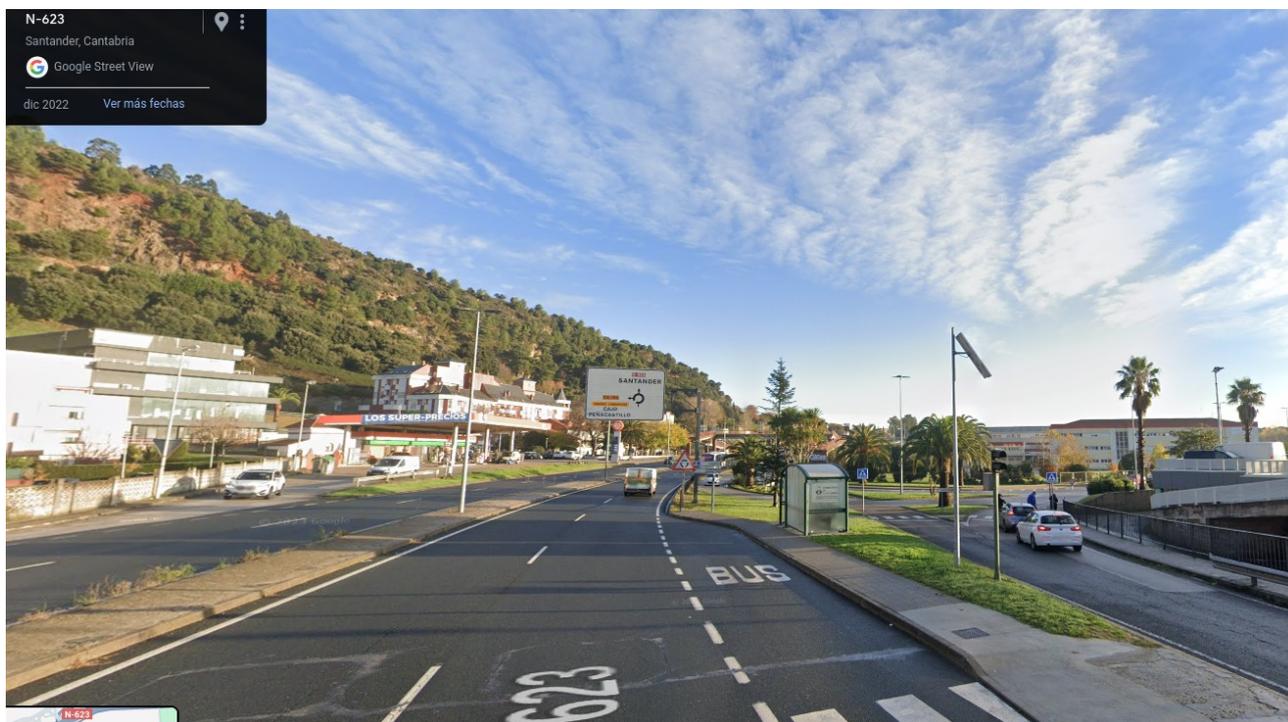




Parada C.Carrefour / Carrefour/Empalme

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.

Se ha valorado parcialmente

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

BICICLETAS CONVENCIONALES	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)	2 SENTIDOS + ADELANTAMIENTO (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.

con un valor mínimo de 2,20 m en el caso bidireccional

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](#)

Se consideró para las alegaciones 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)

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 valoró la 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:



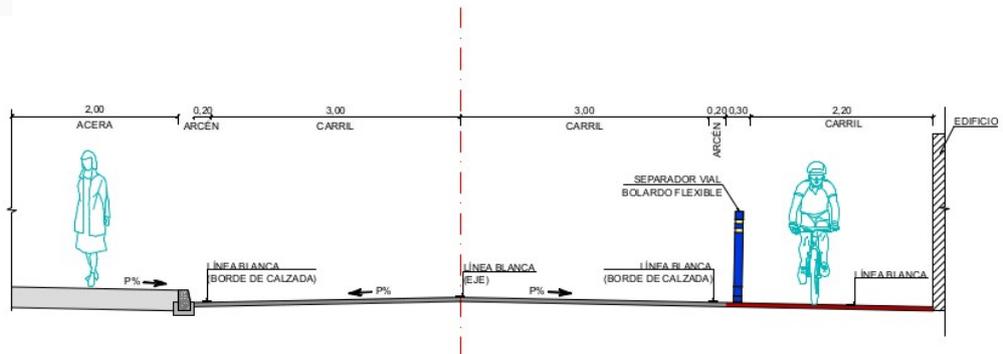
1.2.1) N-611

Hoja 1

Se presentaron las siguientes alegaciones:

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.

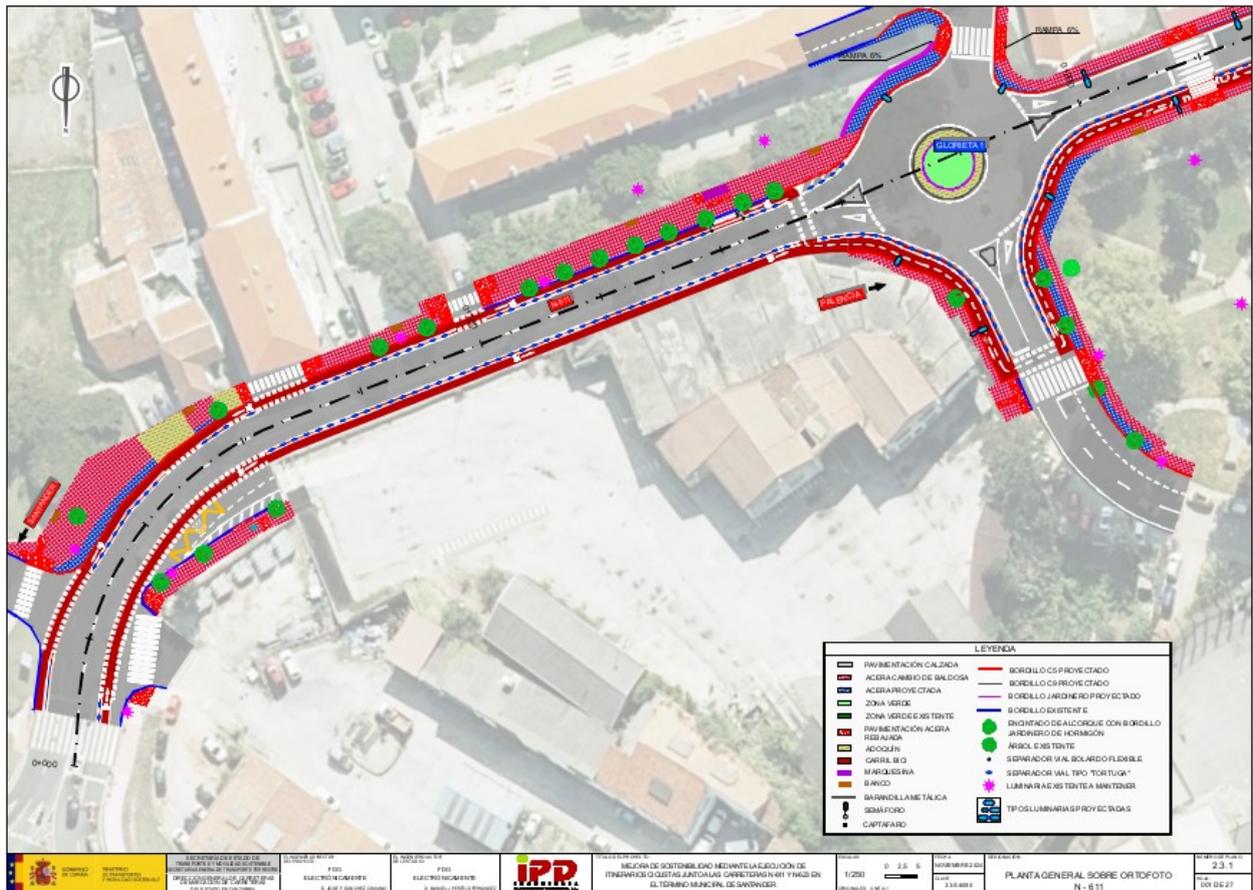
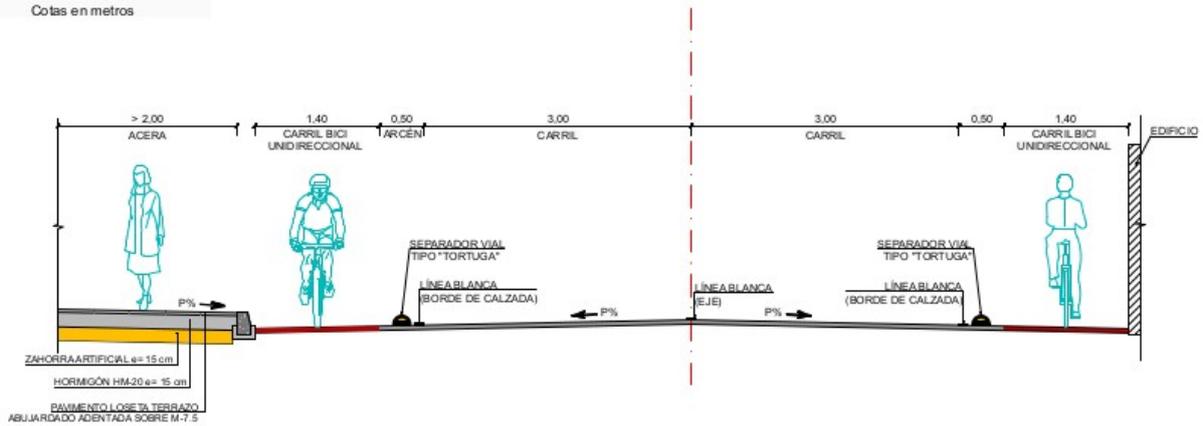
SECCIÓN TIPO 1-1' P.K. 0+000 - 0+160
 ESCALA 1/25
 Cotas en metros



Se ha valorado parcialmente

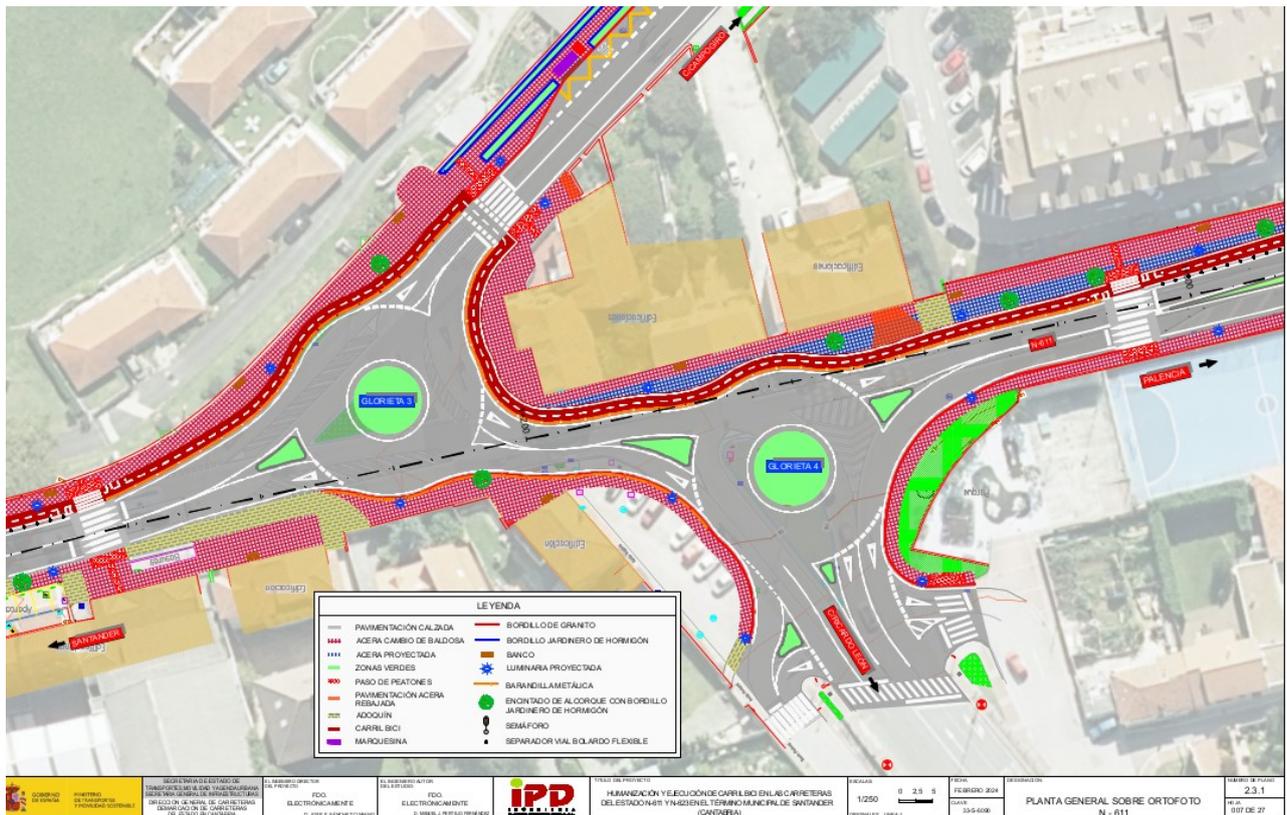
Transformándolo en un carril bici bidireccional en el tramo inicial

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



Hoja 7

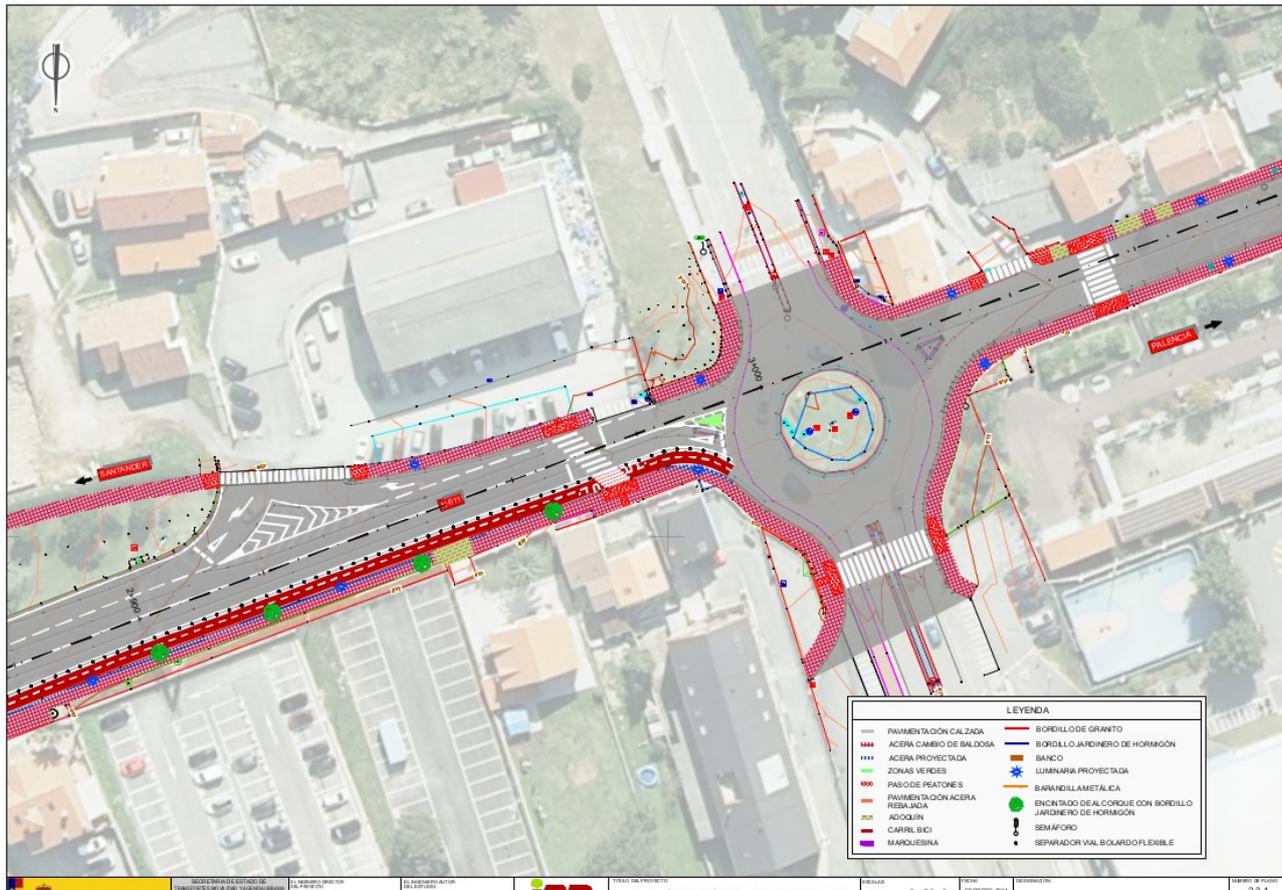
Se solicita dotar al carril bici un acceso a la calle Ricardo León a fin de facilitar el acceso hacia y desde Cazoña y el Alisal.



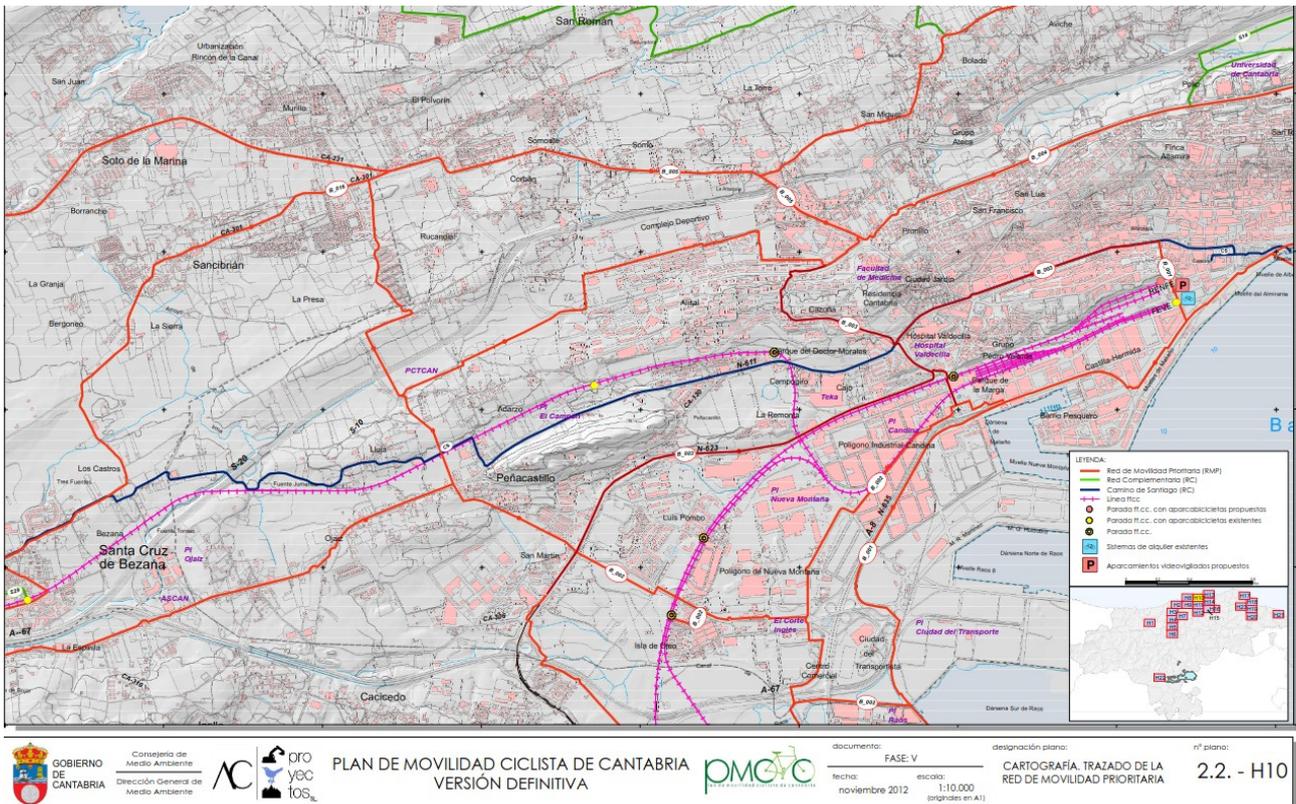
Resultado

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 Red Movilidad Prioritaria - Hoja 10) debería continuar la ruta B004 con nombre Santander UC-Albericia-Ojaiz-Mompía

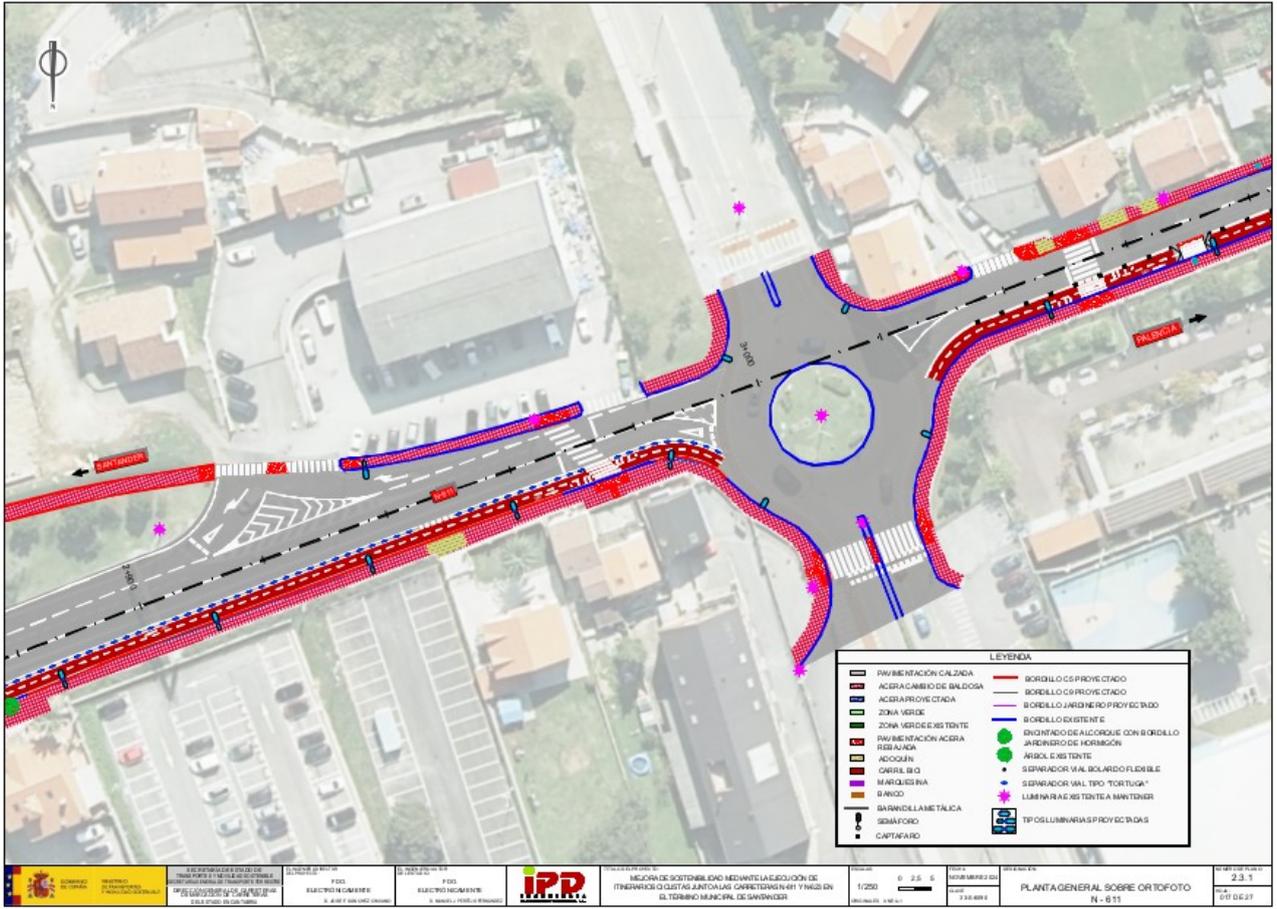


Debido a que la anchura media de la calzada en ese punto (según plano) es de unos 8 metros, se plantea la realización de un ejercicio de calmado de tráfico mediante pintura y obstáculos físicos (a modo de chicane si fuera necesario en algún punto de mayor anchura) para reducir la velocidad de forma efectiva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

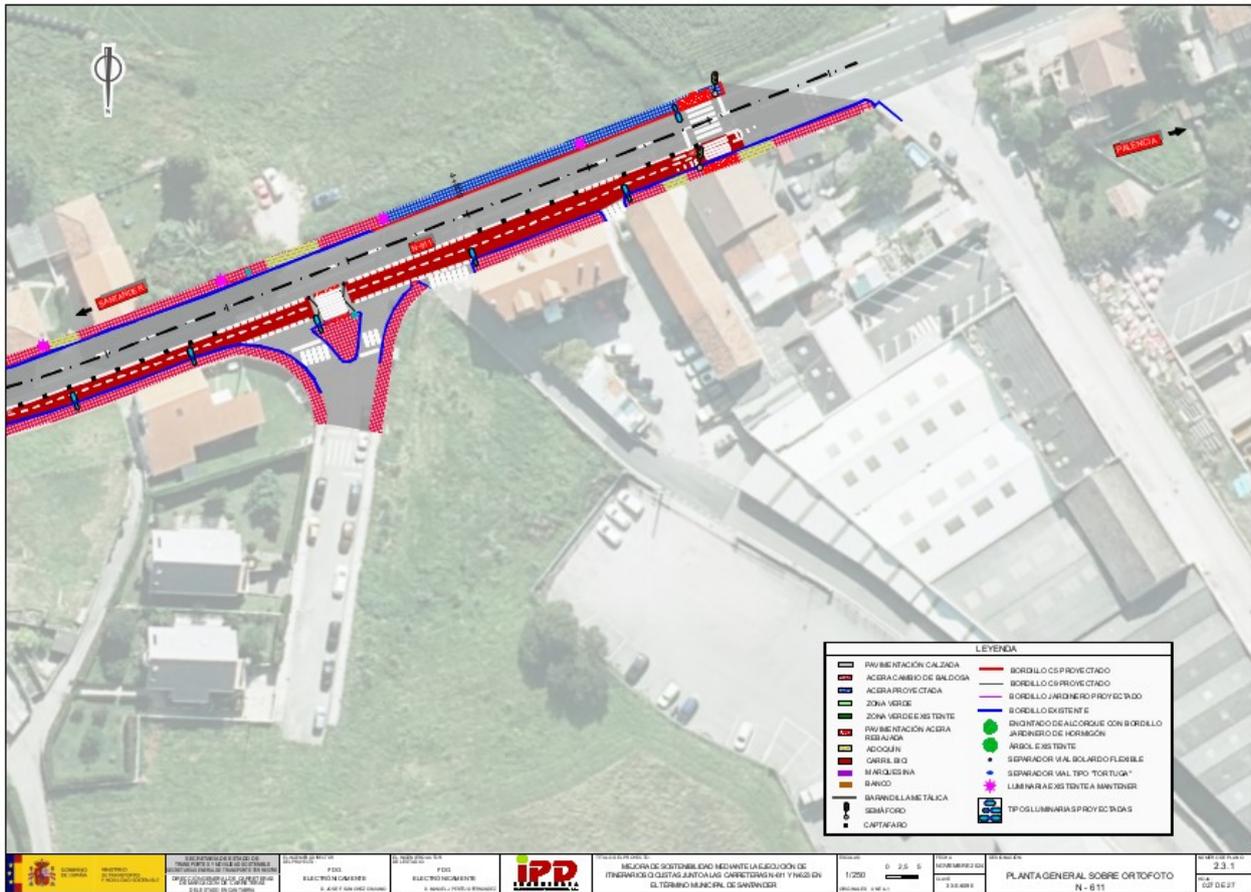
Para ello sería necesario el pintado de sharrows a lo largo de todo el recorrido para recordar la posición central de del ciclista a lo largo de la vía.

Se ha valorado parcialmente

Se contará el carril bici hasta Bezana.



Se omiten los planos intermedios



1.2.2) N-623

Se plantearon las siguientes alegaciones:

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.

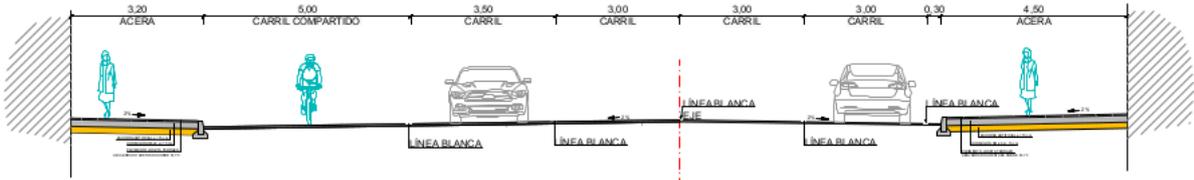
Solicitamos además, que de estimarse dicha alegación, el carril bici se implemente en la parte actual de calzada sin perjuicio del ancho de la acera. En caso de dificultades por limitación del ancho sugerimos que se diseñe un carril bici mono-direccional de subida mientras que la bajada se realice por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

Se ha valorado parcialmente

Se diseñará un carril bici bidireccionalidad con un ancho de 2,20 m. Consideramos que es poca anchura para una cuesta pindia como esta calle. Las bicis que suben lo harán despacio y haciendo "eses" y las que bajan muy rápido. Además el inicio (plz. Méjico) es a contramano sobre una parada de autobús (aunque con bastante anchura)

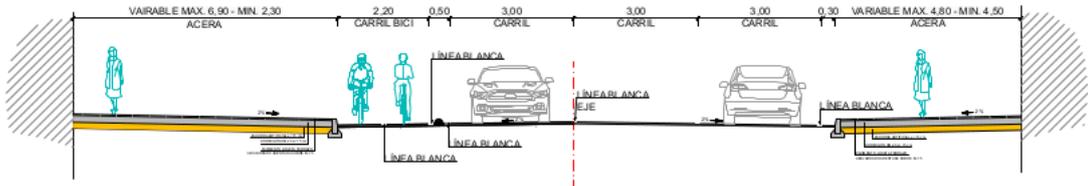
SECCIONES TIPO SINGULAR. C/ JERÓNIMO SÁINZ DE LA MAZA (SJ1-SJ1')

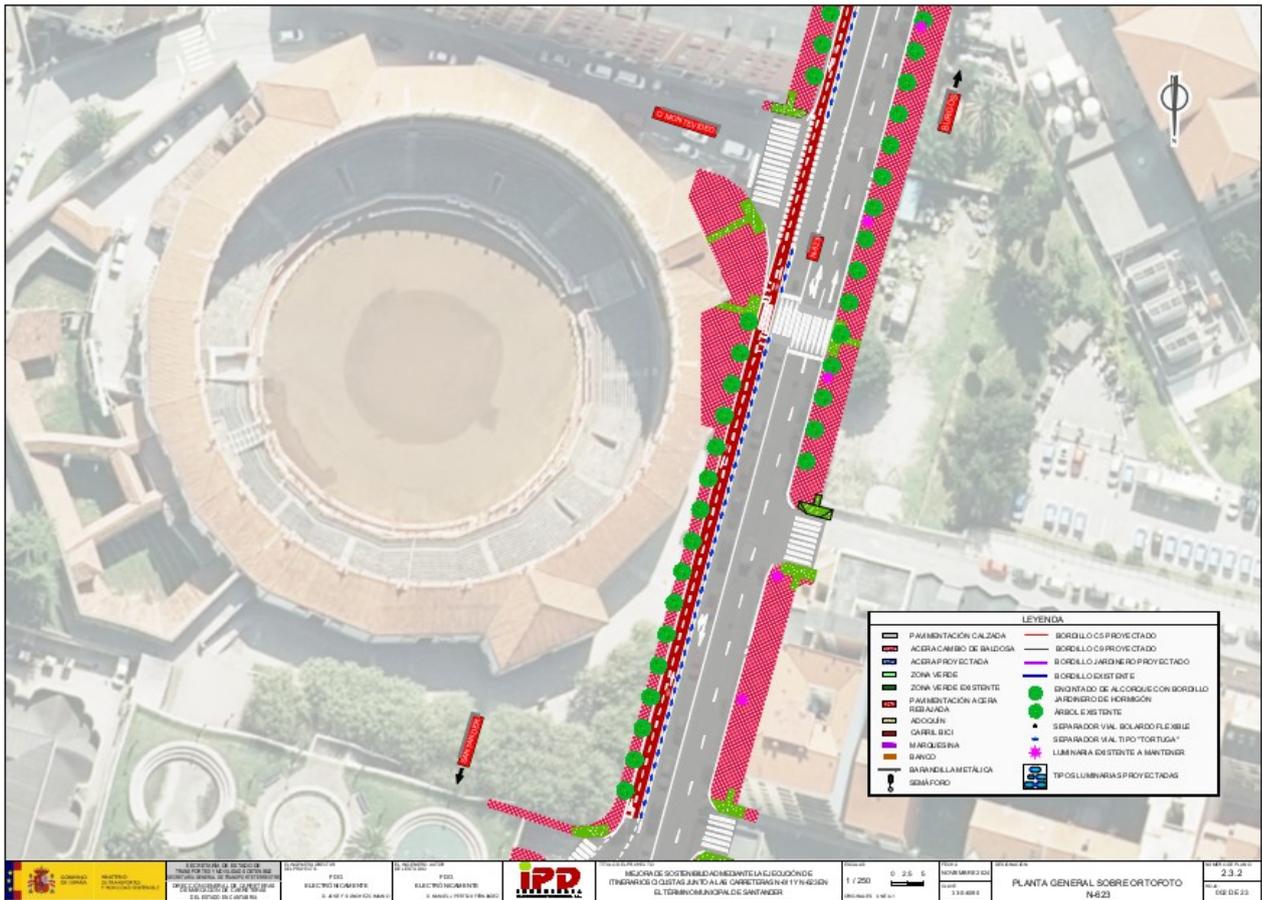
ESCALA 1:50

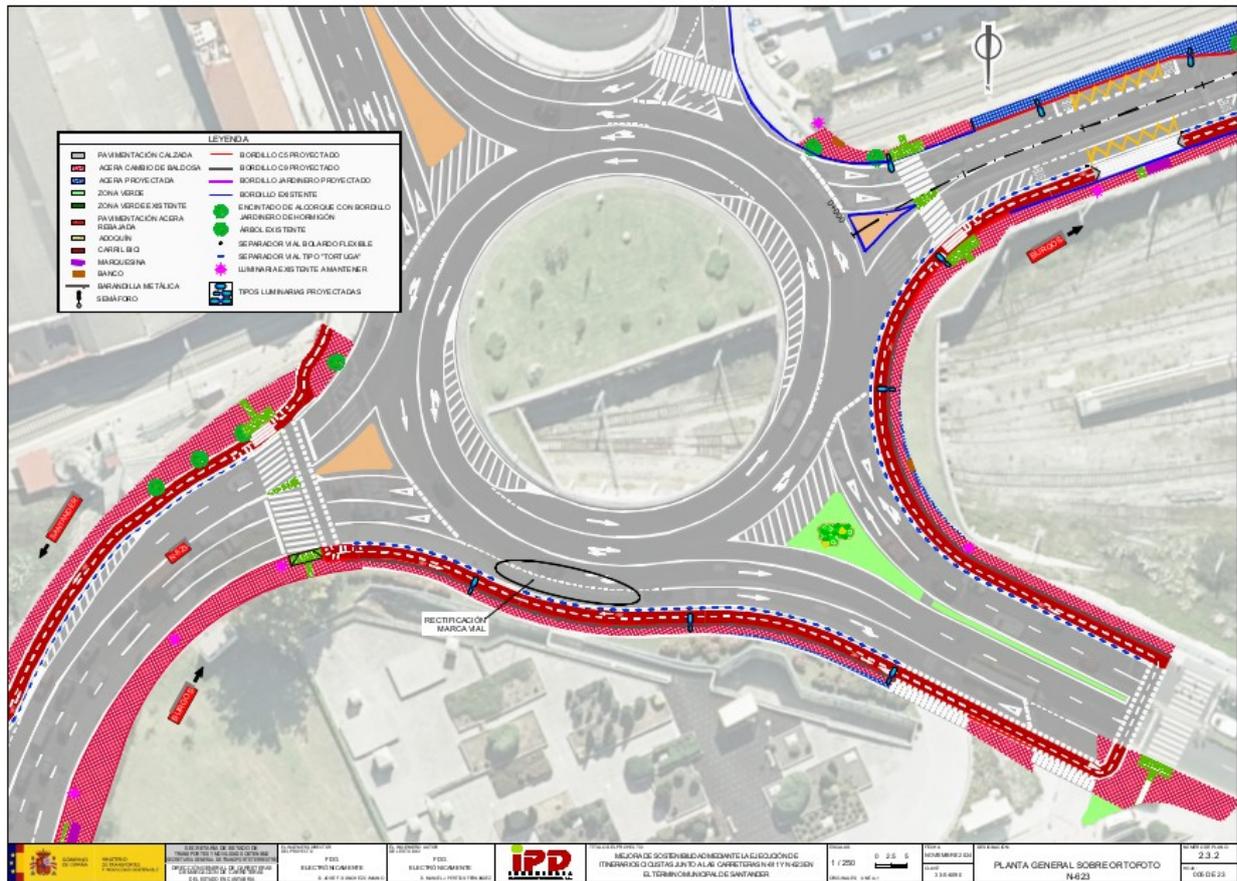


SECCIONES TIPO SINGULAR. C/ JERÓNIMO SÁINZ DE LA MAZA (SJ2-SJ2')

ESCALA 1:50







Calle Eduardo García del Río

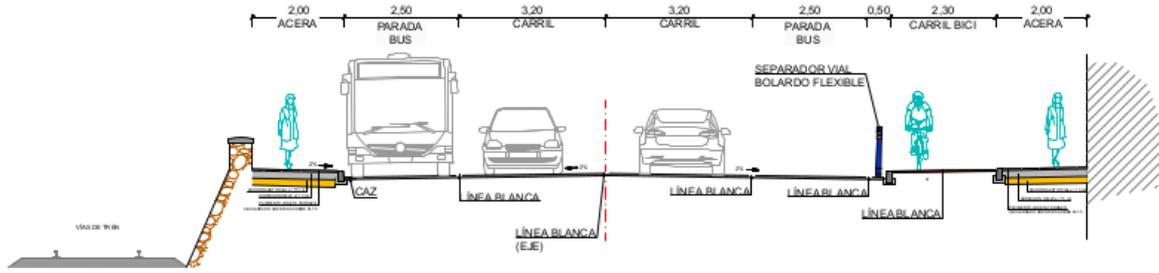
También se solicitó un aumento de la anchura del carril bici en la calle Eduardo García del Río al ser esta de 2.20 m (incluso 2.00 m en algunos puntos). Se consideraba que se podía llegar hasta los 3,60 m sin afectar al ancho de la calzada (sólo reduciendo mediana).

Se ha valorado parcialmente

Se alcanzará un ancho de 2.30 m.

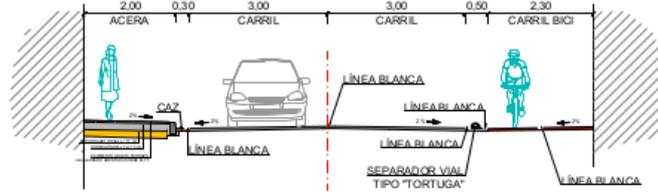
SECCIÓN TIPO SINGULAR (SA-SA')

P.K. 0+050
ESCALA 1:50



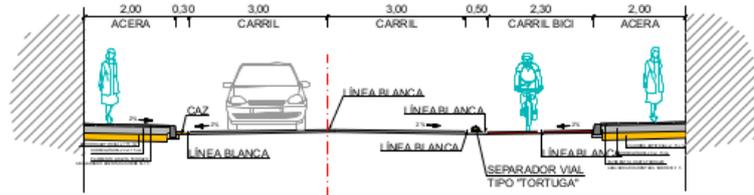
SECCIÓN TIPO 2-2'

P.K. 0+900 AL 1+400
ESCALA 1:50



SECCIÓN TIPO 3-3'

P.K. 1+400 AL 1+660
ESCALA 1:50



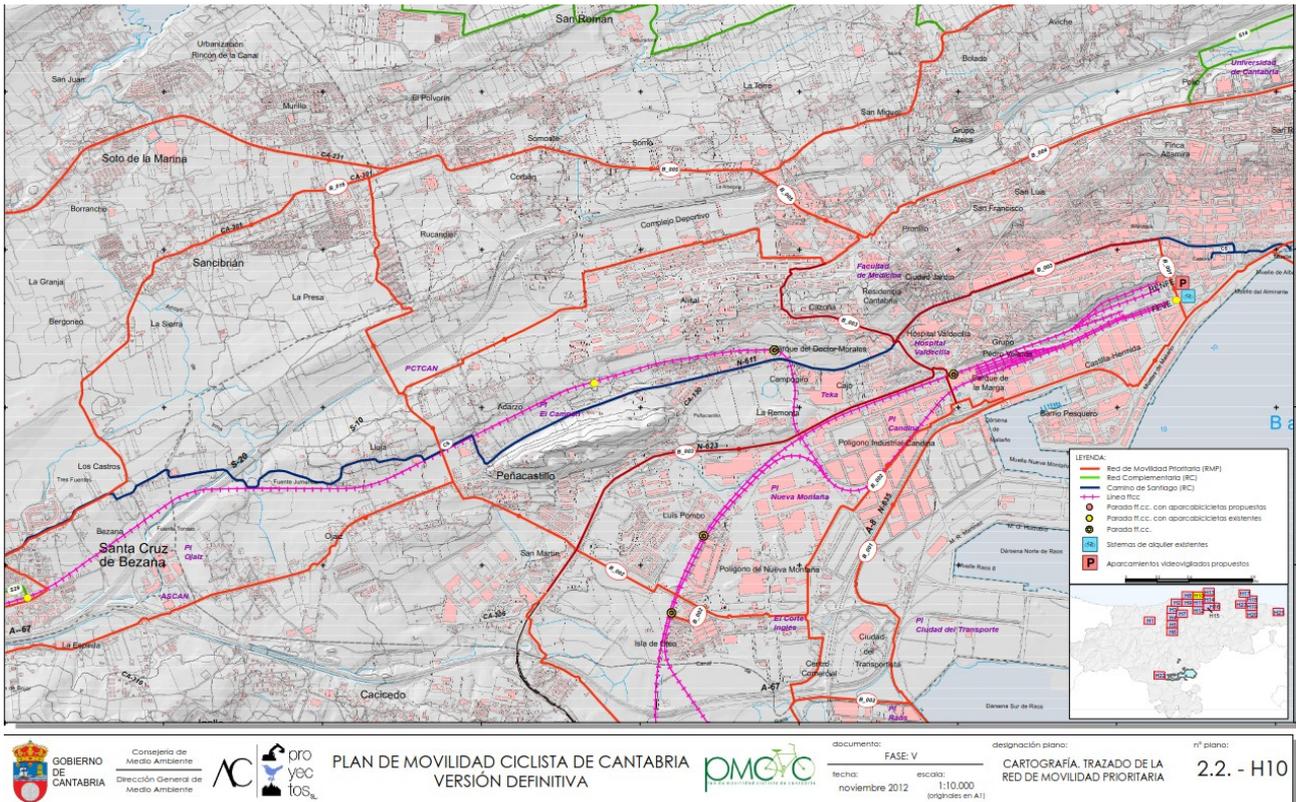
Hoja 17

Se plantearon las siguientes alegaciones:

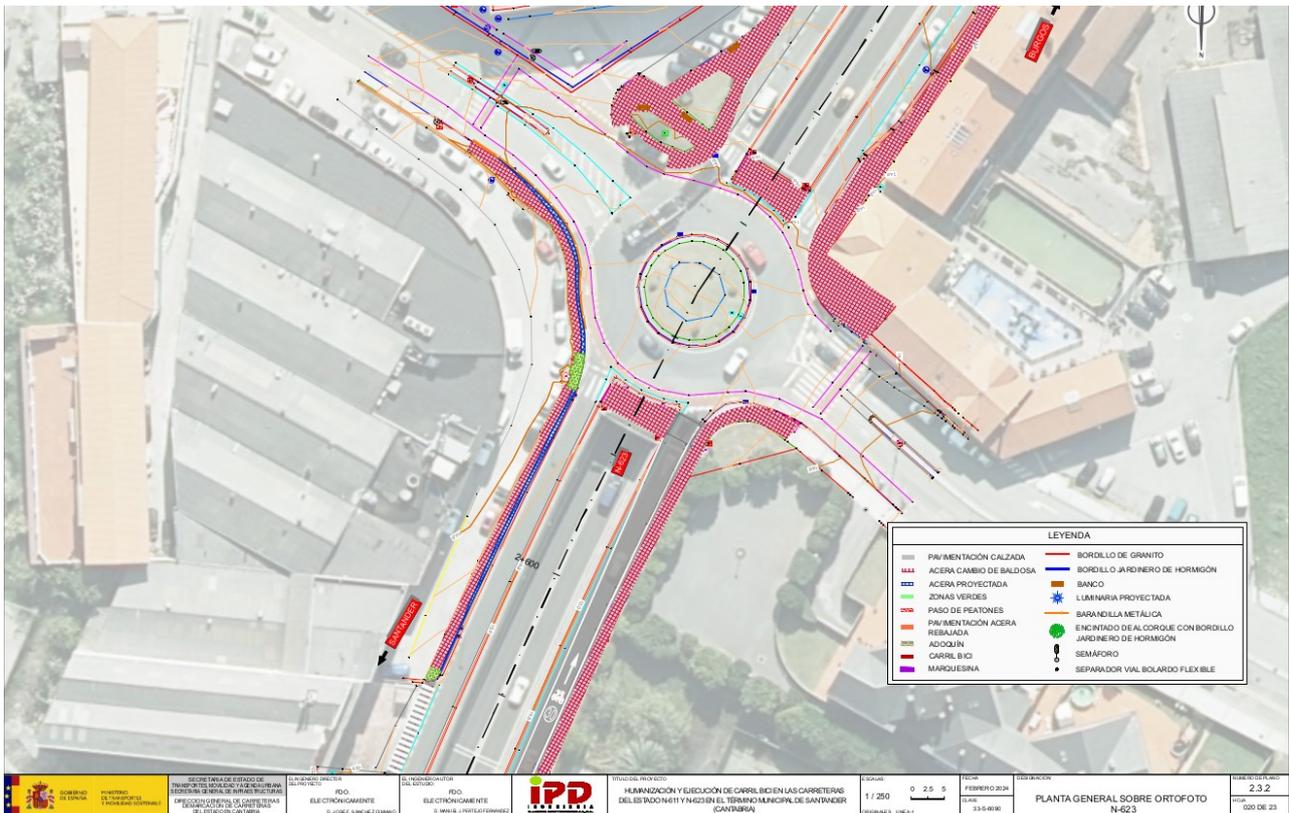
A partir de ese punto, según el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria

(https://pmcc.cantabria.es/web/pmcc/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_DETALLE/2006556/9046875 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.

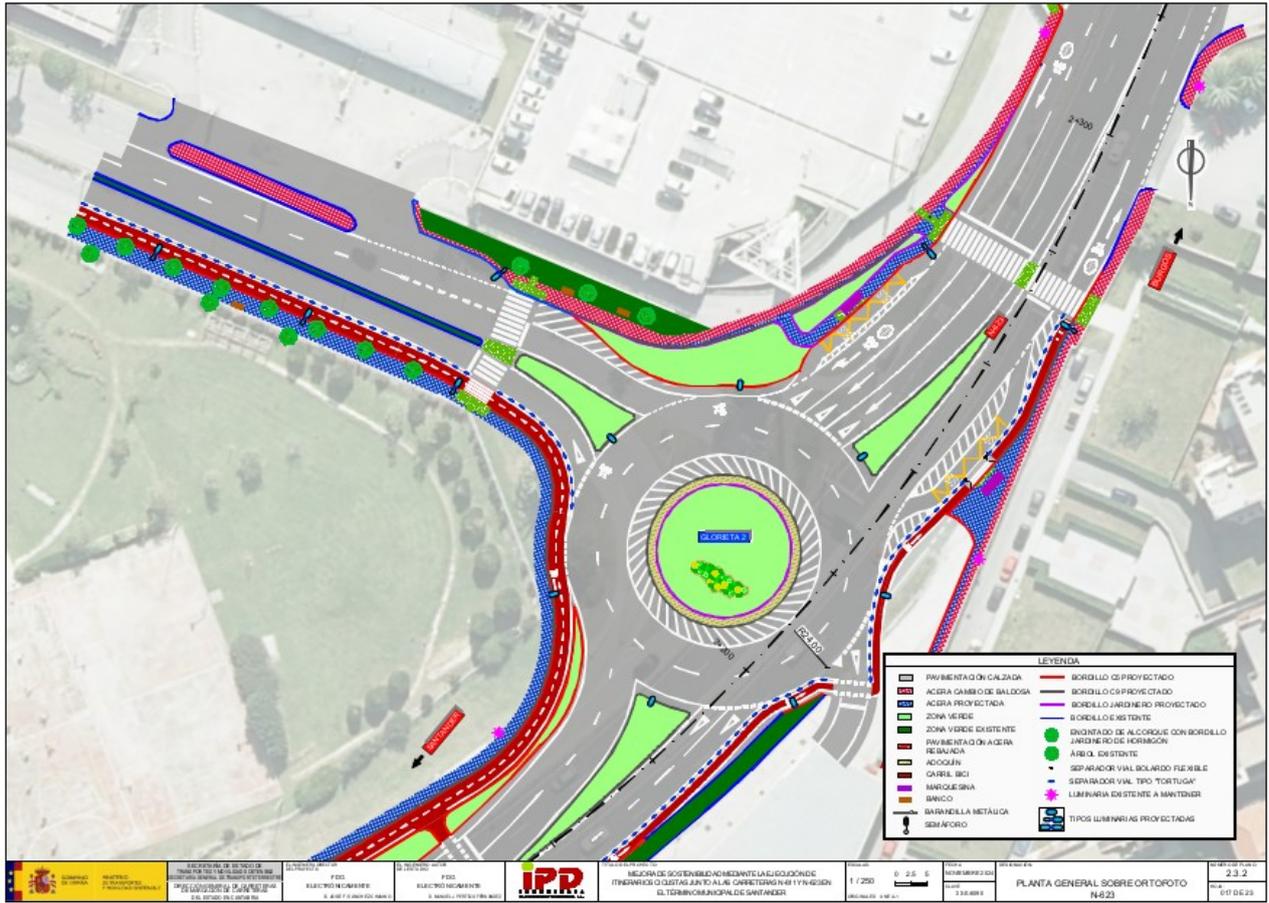


Se solicita el pintado de sharrows tras esta rotonda y en especial en sentido contrario, para facilitar el uso de esta vía para ciclistas en ambas direcciones.

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.

Se ha valorado parcialmente

Se ha tenido en cuenta la propuesta de Cantabrista del pintado de sharrows en los carriles de circulación y adicionalmente se modifica el acceso y salida del carril bici en la rotonda para facilitar la incorporación ciclista.



1.3) Arbolado

1.3.1) N-623

Se plantearon las siguientes alegaciones:

Hoja 1 a 4

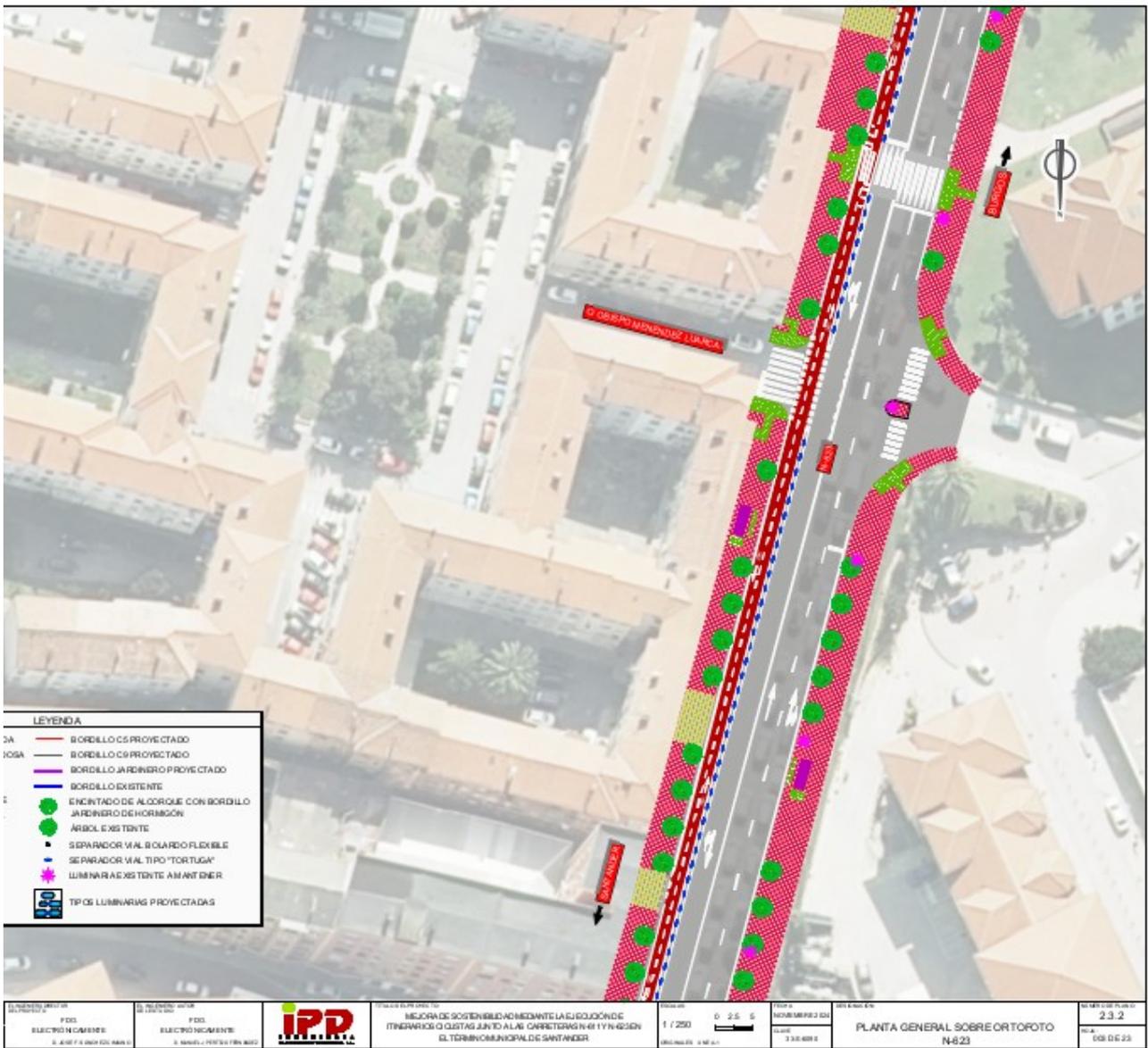
En todo el trazado inicial (planos 1-4) no aparece ningún árbol y tampoco aparecen en el apartado de árboles de gran porte a transplantar. En la actualidad, tal y como figura en la siguiente foto si que existen.

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



Resultado

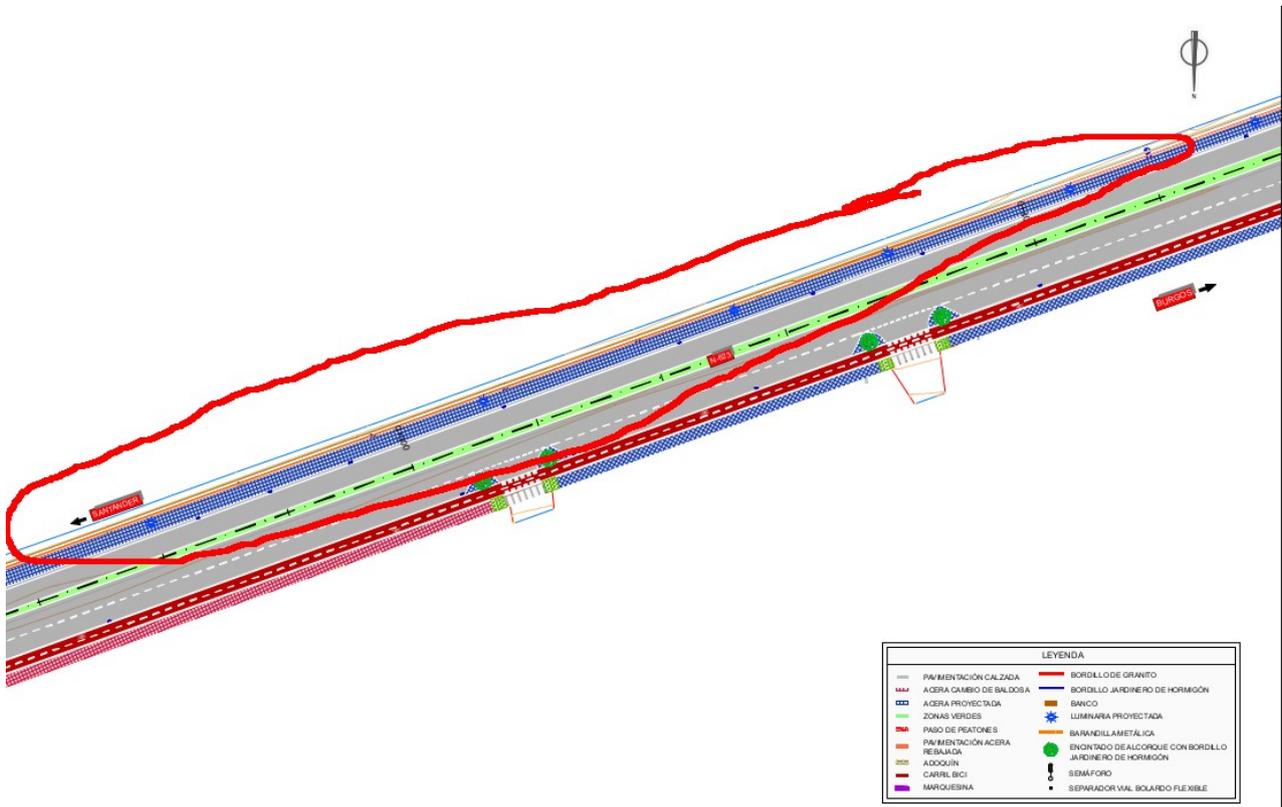
Los árboles existentes aparecen en el proyecto como arbolado a preservar.



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.

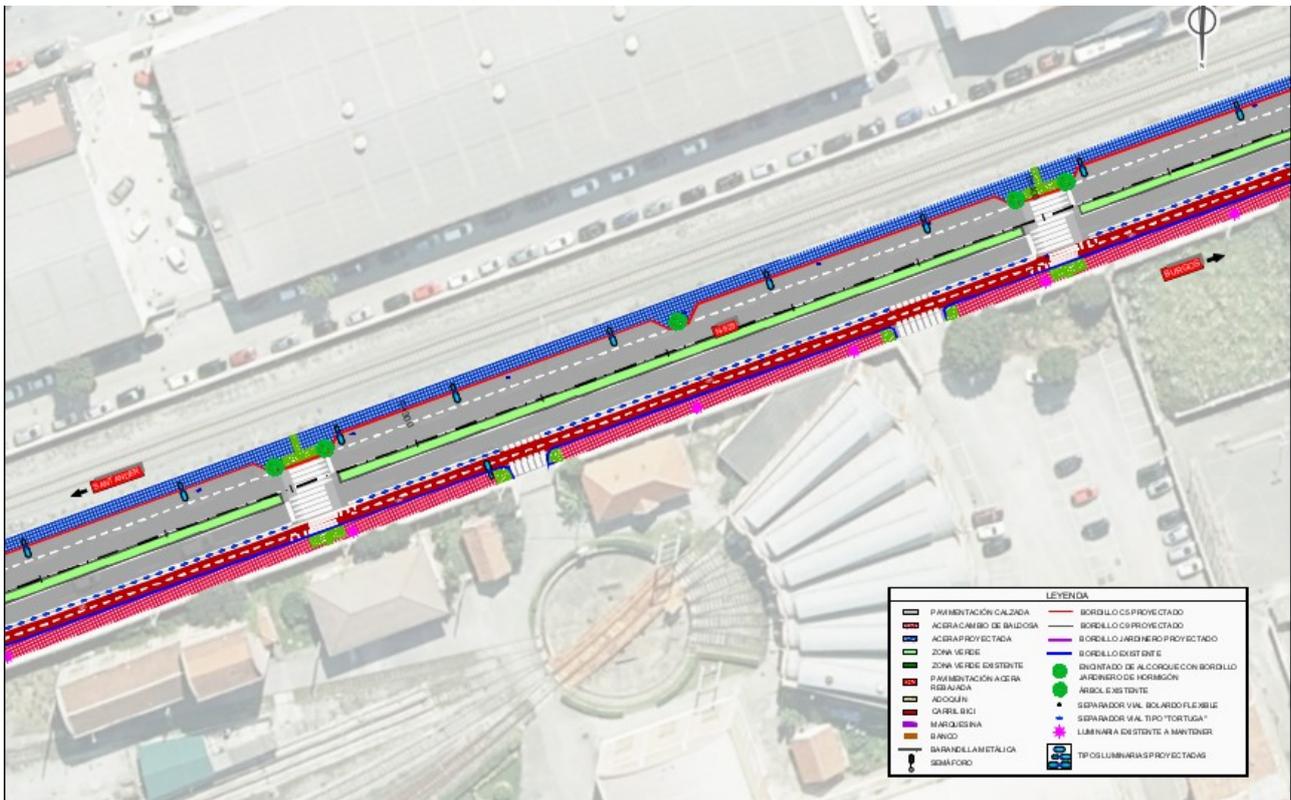
Tal y como se ha explicado en el apartado del carril bici, la plataforma es más ancha que la sección medida y además se puede emplear parte del espacio de mediana variable, por lo que debería permitir un espacio peatonal suficiente.



	GOBIERNO DE MADRID SECRETARÍA GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS	INFORMACIÓN FIDU ELECTRONICAMENTE EL 2008 Y 2009 (SIN COMPRO)	AUTORIZACIÓN FIDU ELECTRONICAMENTE EL 2008 Y 2009 (SIN COMPRO)		TÍTULO DEL PROYECTO	ESCALA	FECHA	OTRO DATOS	NÚMERO PLANO
					HUMANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE CARRIL BICI EN LAS CARRETERAS DEL ESTUDIO N-411 Y VADO EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN VICENTE (CANTELA)	1 / 250 (PROYECTO)	FEBRERO 2004 20-04-000	PLANTA GENERAL DE ACTUACIONES N-623	2.5.2 007 DE 25

Se ha valorado parcialmente

Al cambiar la banda de aparcamiento de lado aparece algo más de arbolado en el proyecto, pero se considera escaso.



1.4) Semáforos

Se alegó lo siguiente:

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.

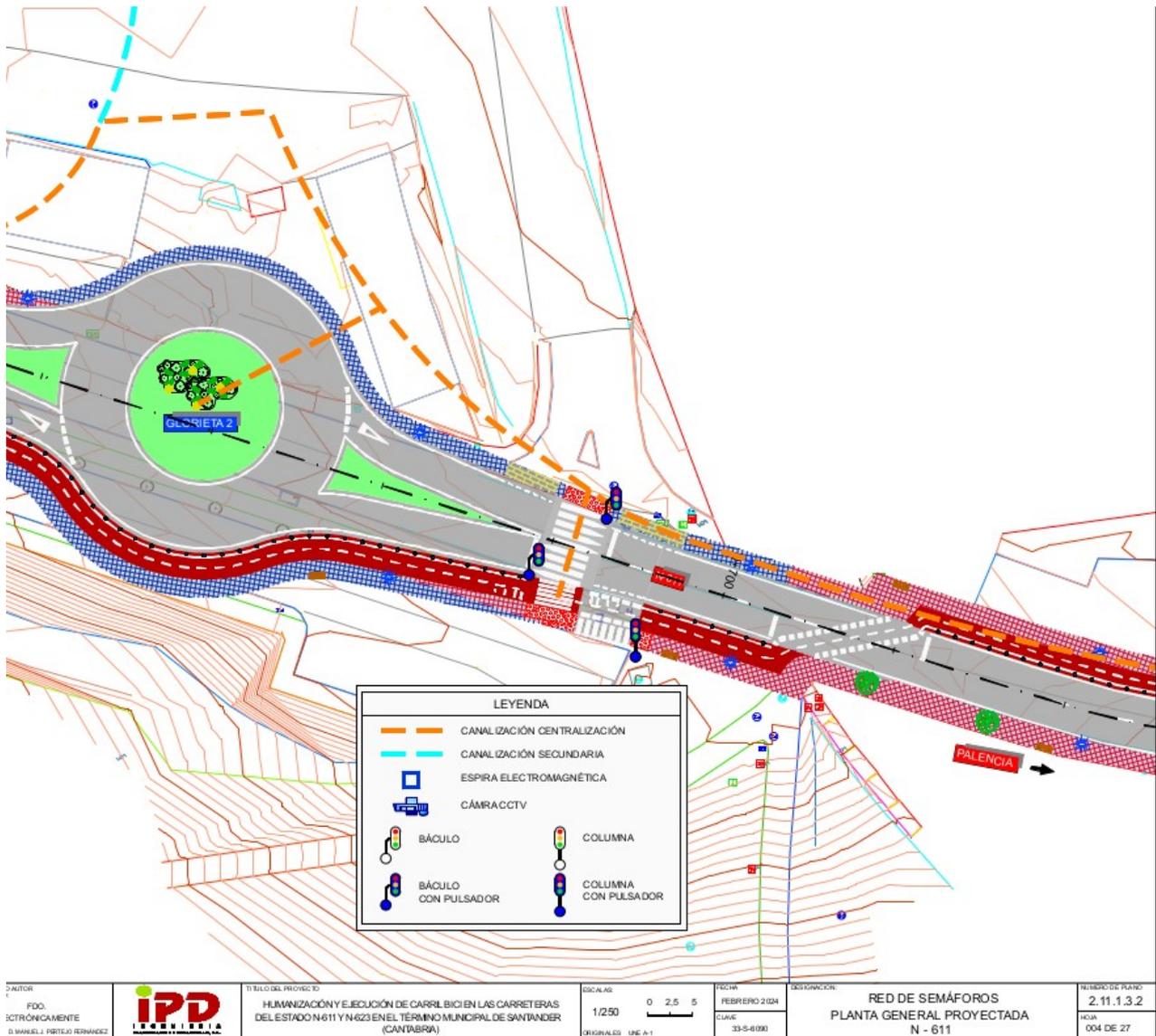
Por ello entendemos y alegamos que la mayoría de ellos sean suprimidos para ser sustituidos por pasos con prioridad peatonal.

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

1.4.1) N-611

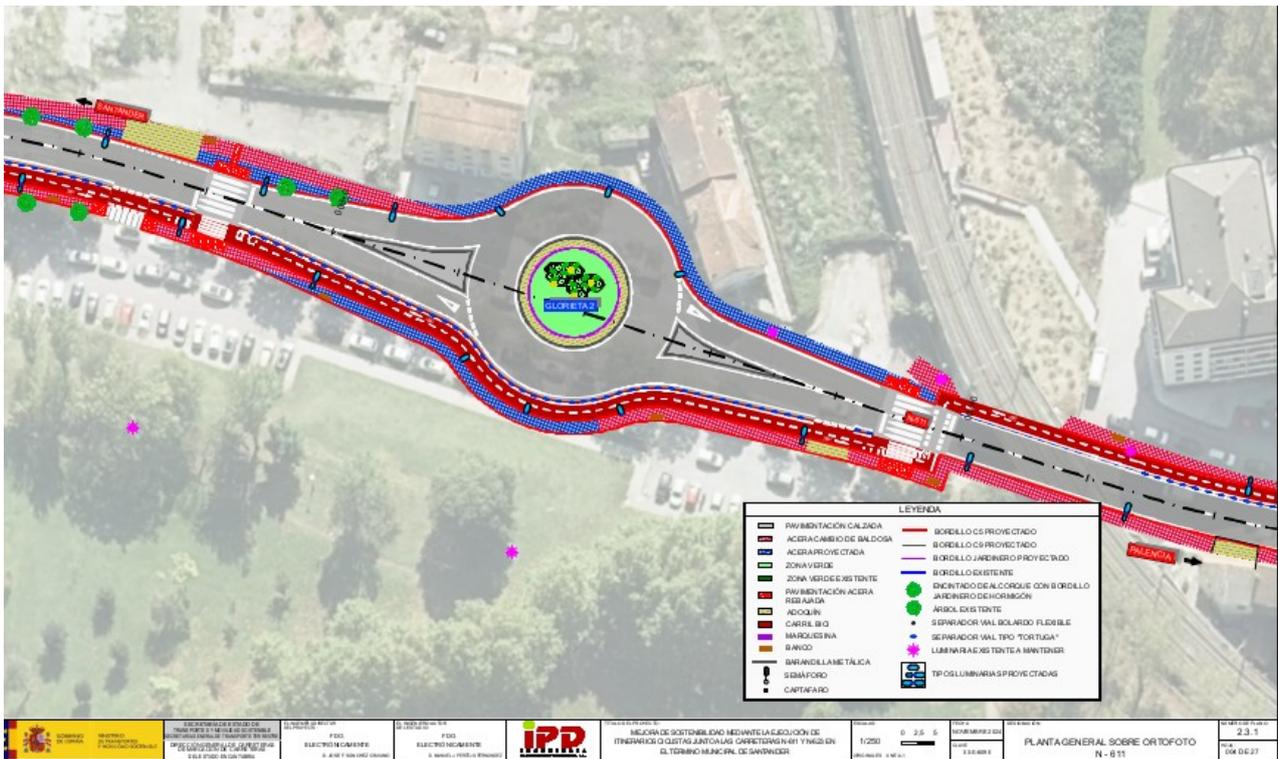
Hoja 4

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.)



Se ha valorado parcialmente

Modificando el trazado del paso ciclista

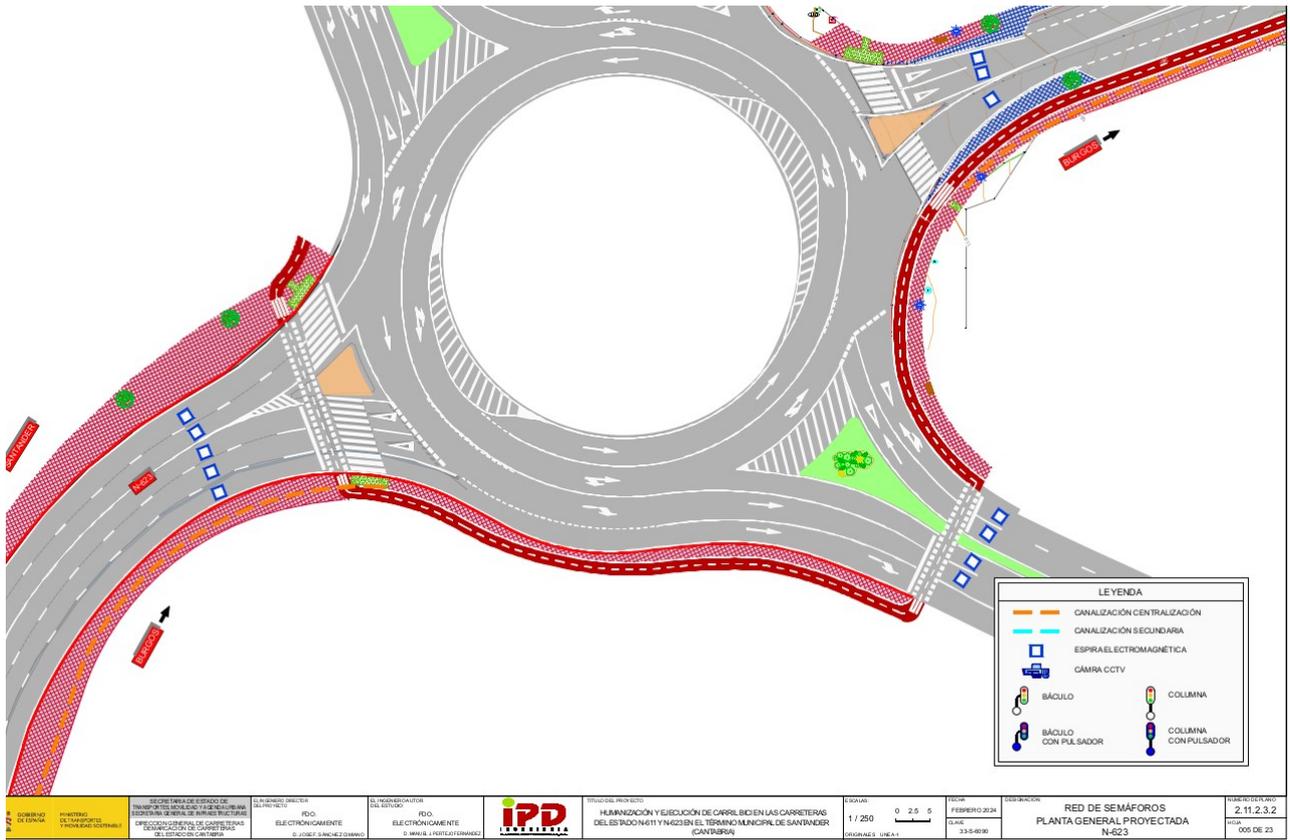


1.4.2) N-623

Se alegó lo siguiente:

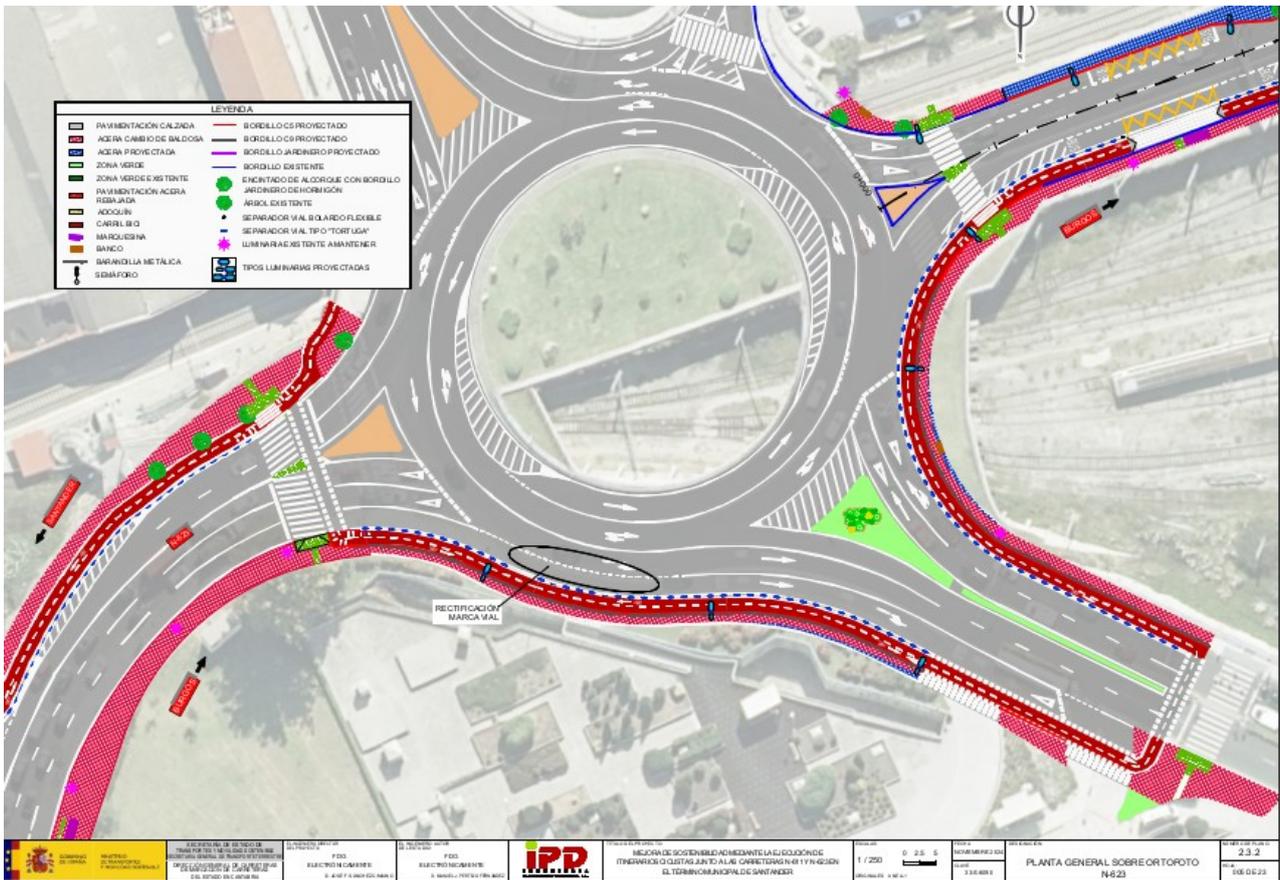
Hoja 5

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.



Se ha valorado parcialmente

Modificando el trazado del paso ciclista



	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS		MEJORA DE SOSTENIBILIDAD MEDIANTE LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE OBRAS PÚBLICAS EN EL TERMINO MUNICIPAL DE SANTANDER	ESCALA: 1:250 NÚMERO DE PLAN: 23.2 FECHA: 06 DE 2023
	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS	DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

2) Alegaciones rechazadas

2.1) Situación paradas de autobús

Se había tenido en cuenta la situación de paradas y marquesinas municipales, obviando aquellas que pertenecen a concesiones autonómicas.

No se han estimado las siguientes alegaciones:

2.1.1) N-611

Paradas usadas por la concesión 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 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.



2.1.2) N-623

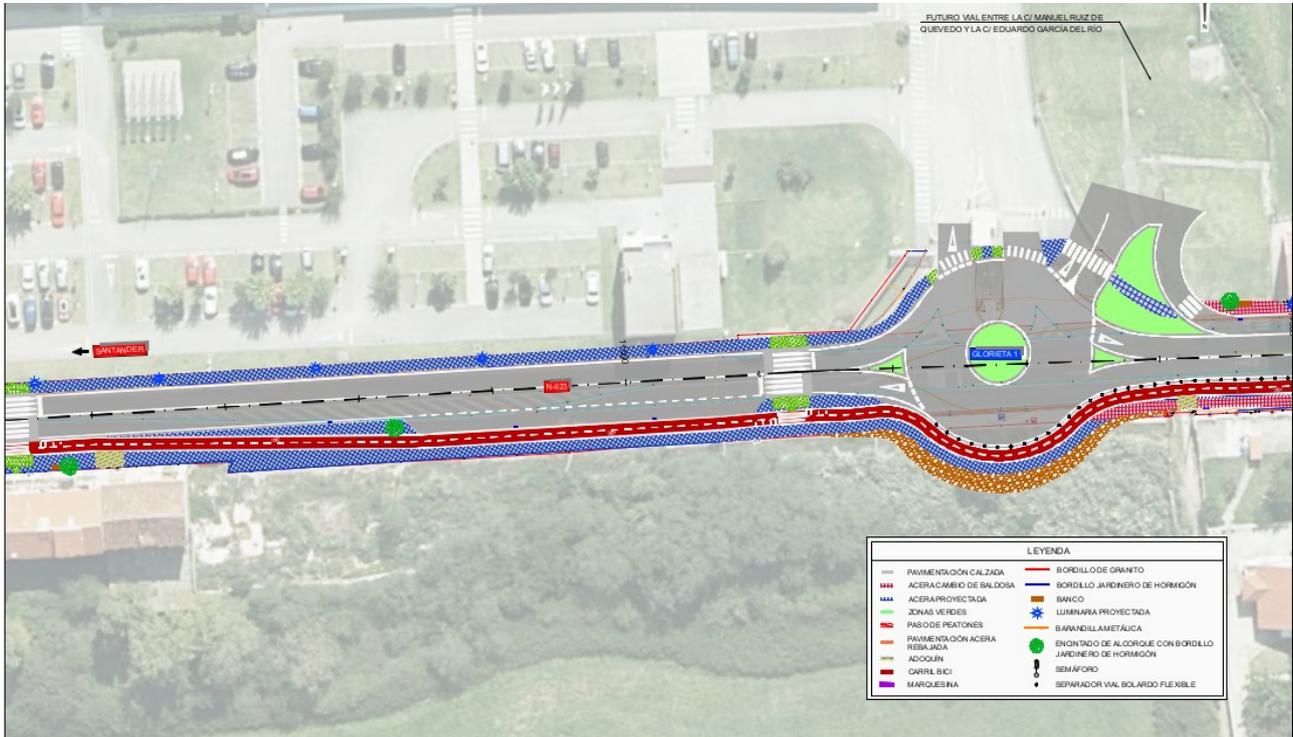
Paradas usadas por las siguientes concesiones:

- 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.
- Oruña - Bezana – Santander (K-29)
- Santander – Luena (K-46)

- Unquera - Santander - Castro (K-48)

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.



2.2) Carril Bici

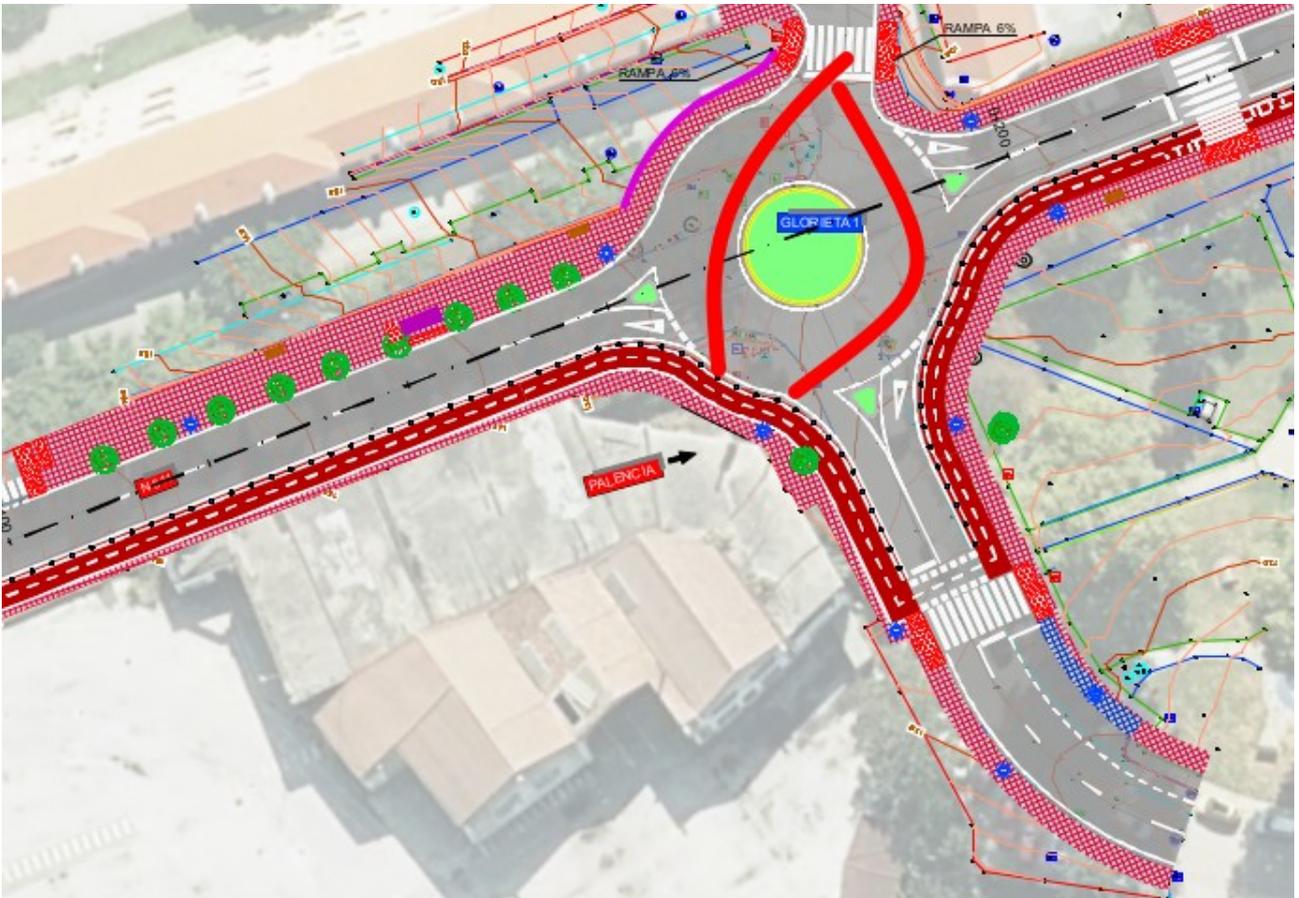
Se valoró la falta alguna infraestructura dedicada que permita acceder o incorporarse desde/hasta el carril bici a otros puntos y viales que transcurren por la zona con infraestructura dedicada (aunque no incluya preferencia) como la de la siguiente imagen:



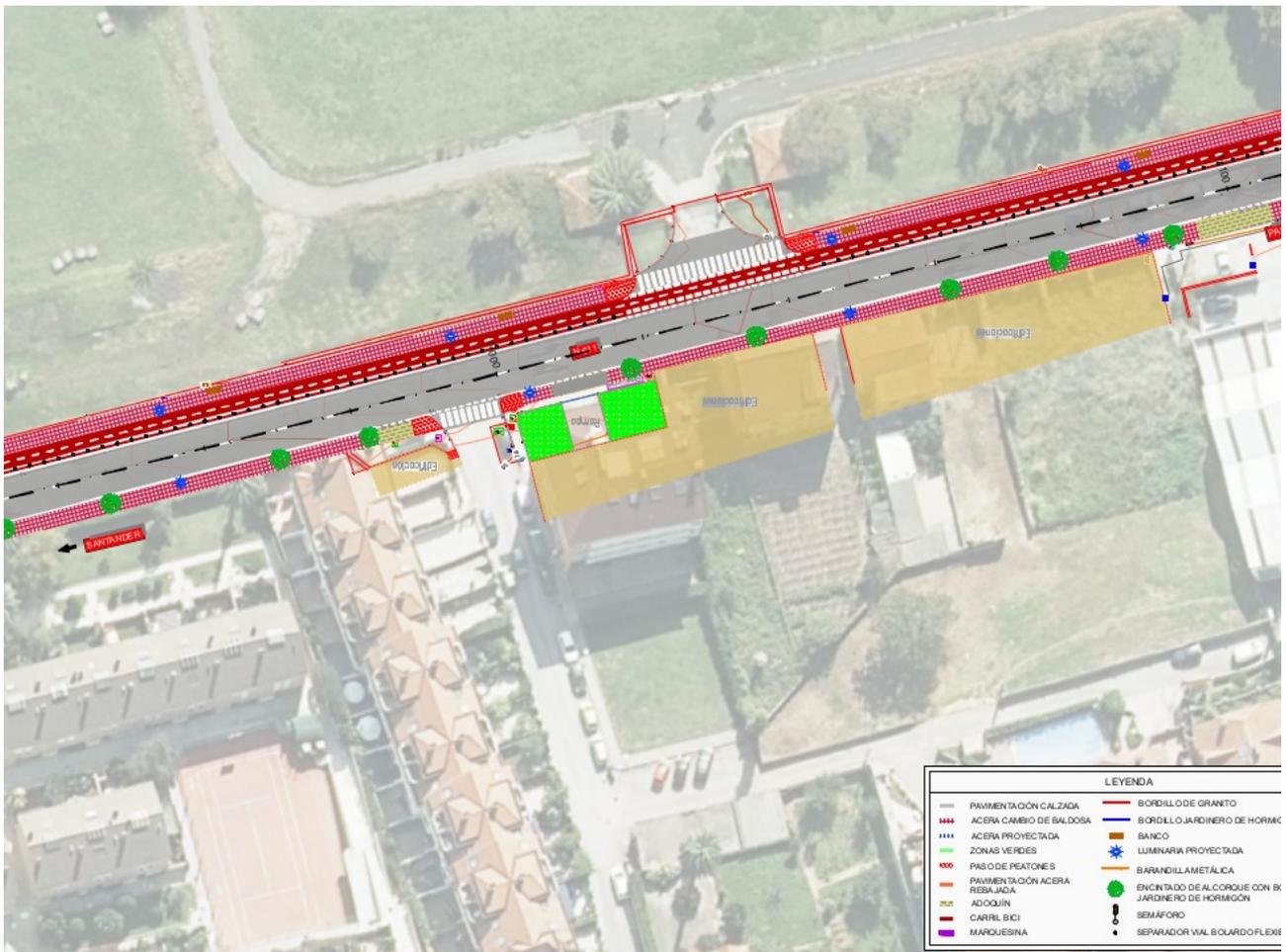
2.2.1) N-611

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.



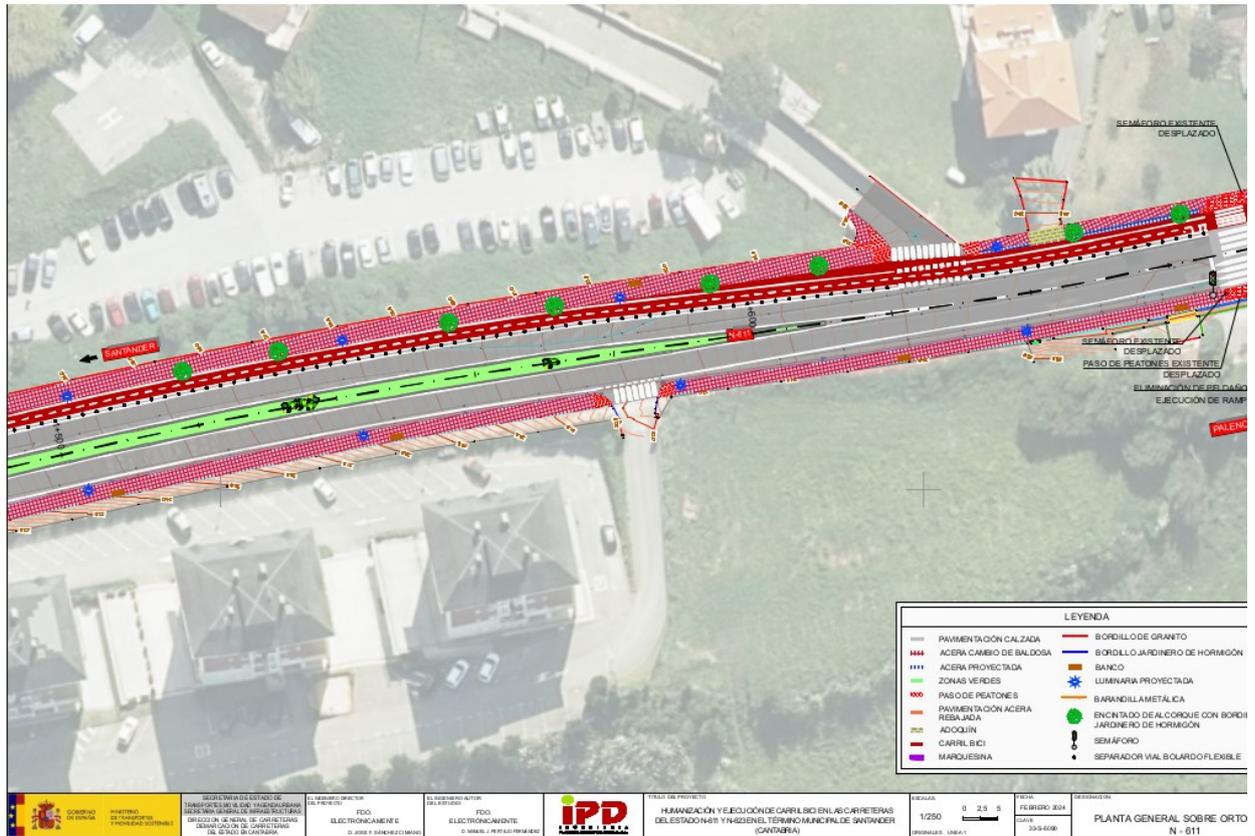
Hoja 6



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

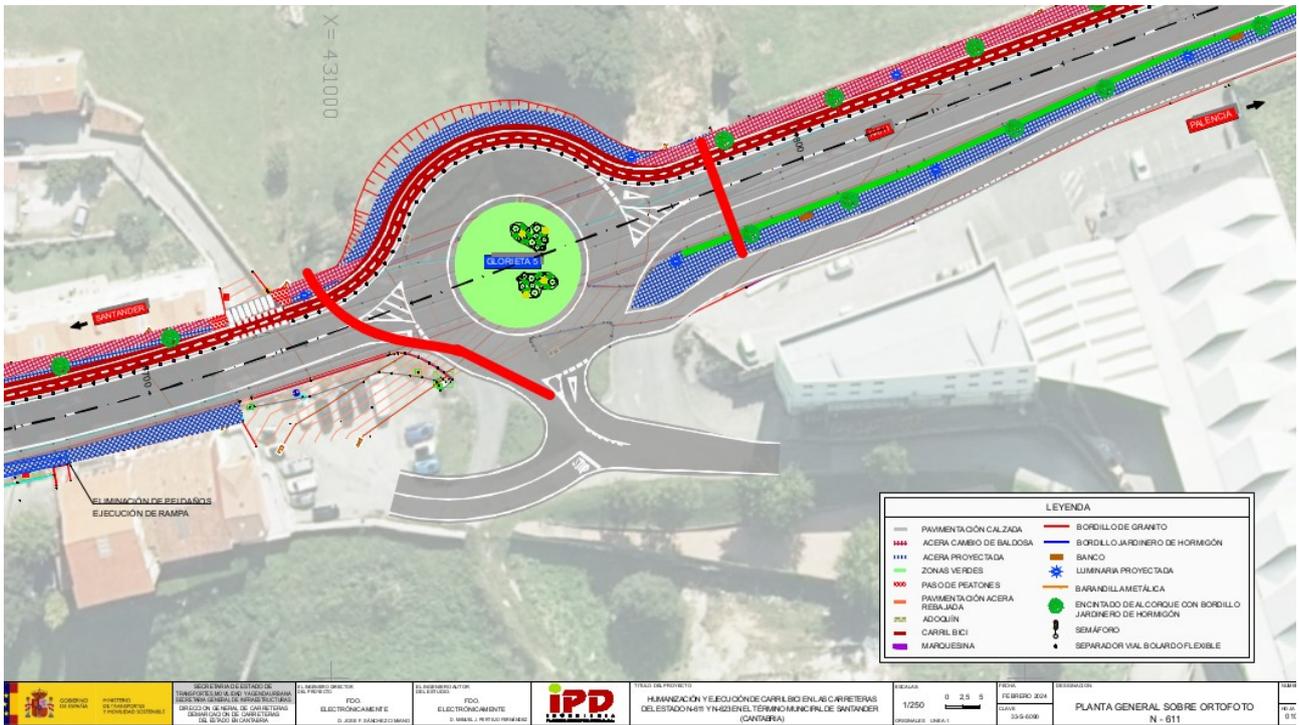
Hoja 9

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

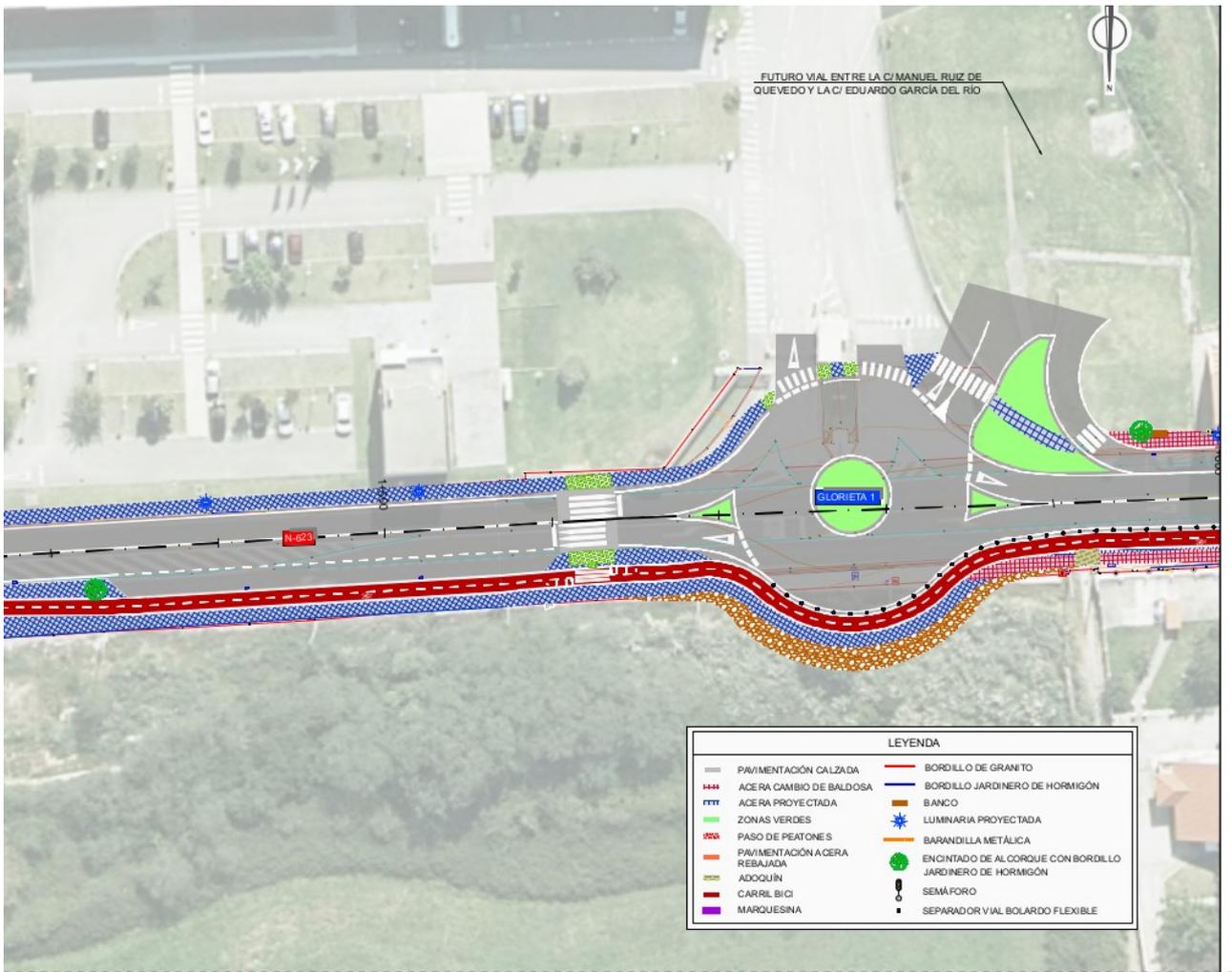
Se solicita valorar añadir al proyecto un posible acceso a la Calle el Castro (y con ella a Luis Quintanilla Isasi) y al vial de servicio del polígono del Campón. Se solicita también unir el polígono con el carril en diferentes puntos de la hoja 11 a 15.



2.2.2) N-623

Hoja 13

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



2.3) Integración urbana

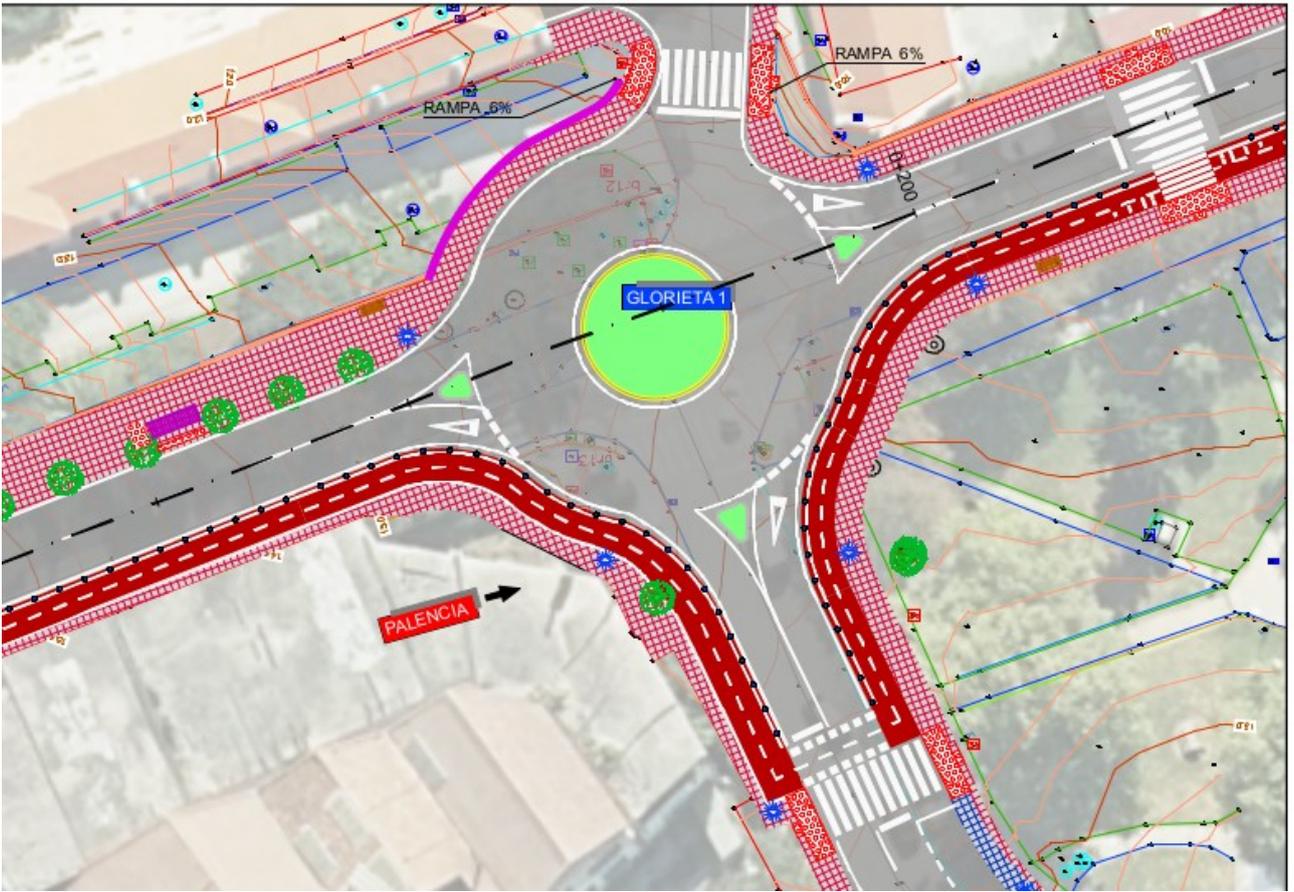
Se plantearon las siguientes alegaciones que no se han estimado:

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.

2.3.1) N-611

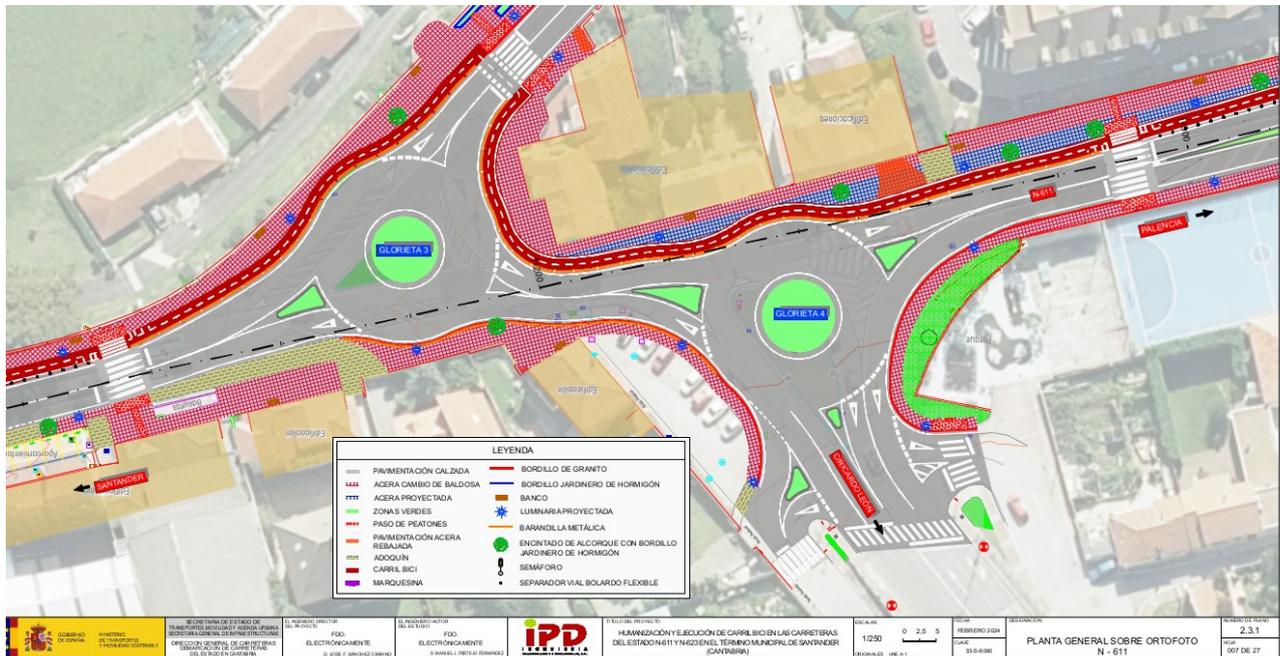
Hoja 1

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

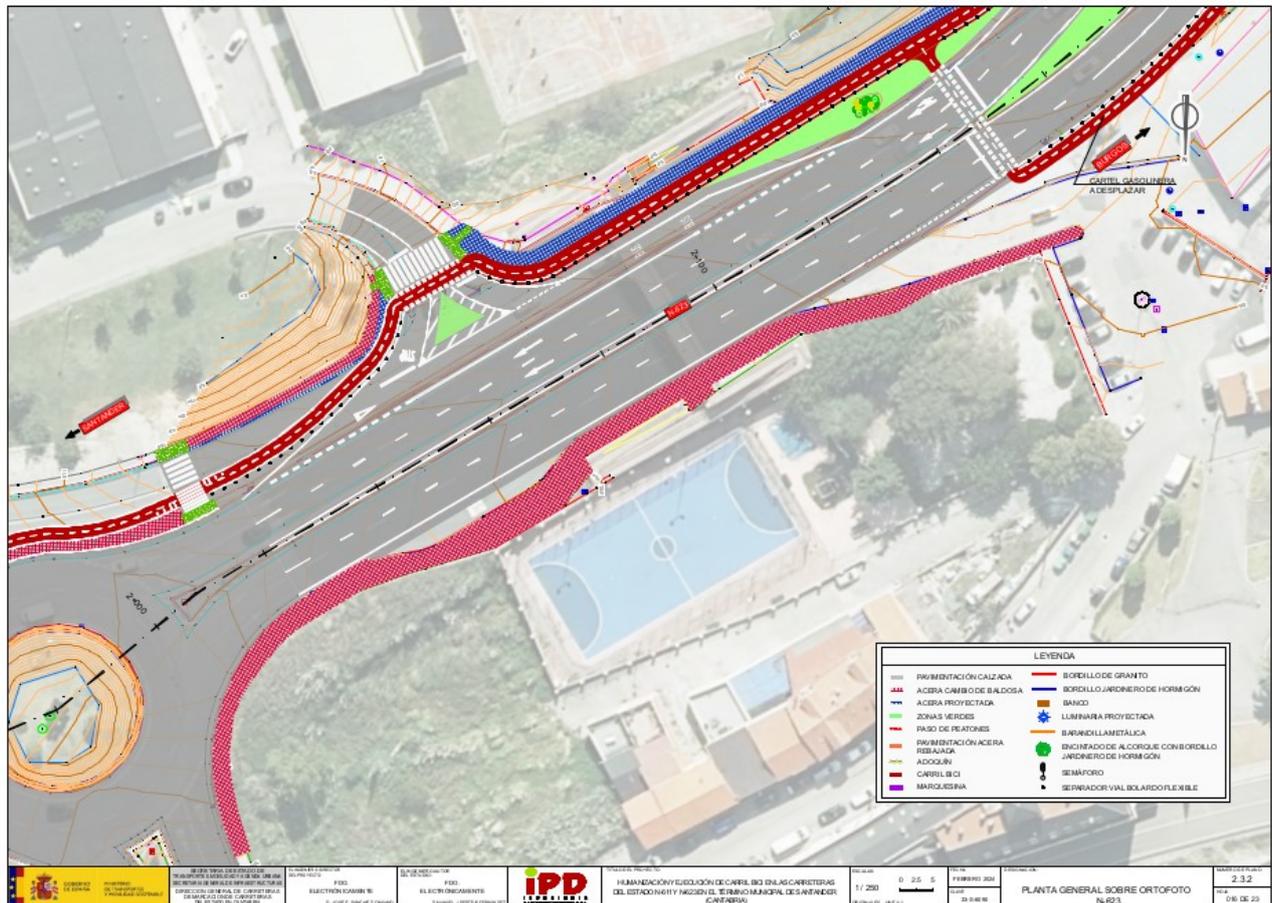
Se propone un paso peatonal elevado entre ambas rotondas para minimizar la distancia peatonal para cruzar desde la Calle Campogiro (en la bajada desde el Alto de la Peña) hasta la calle Ricardo León

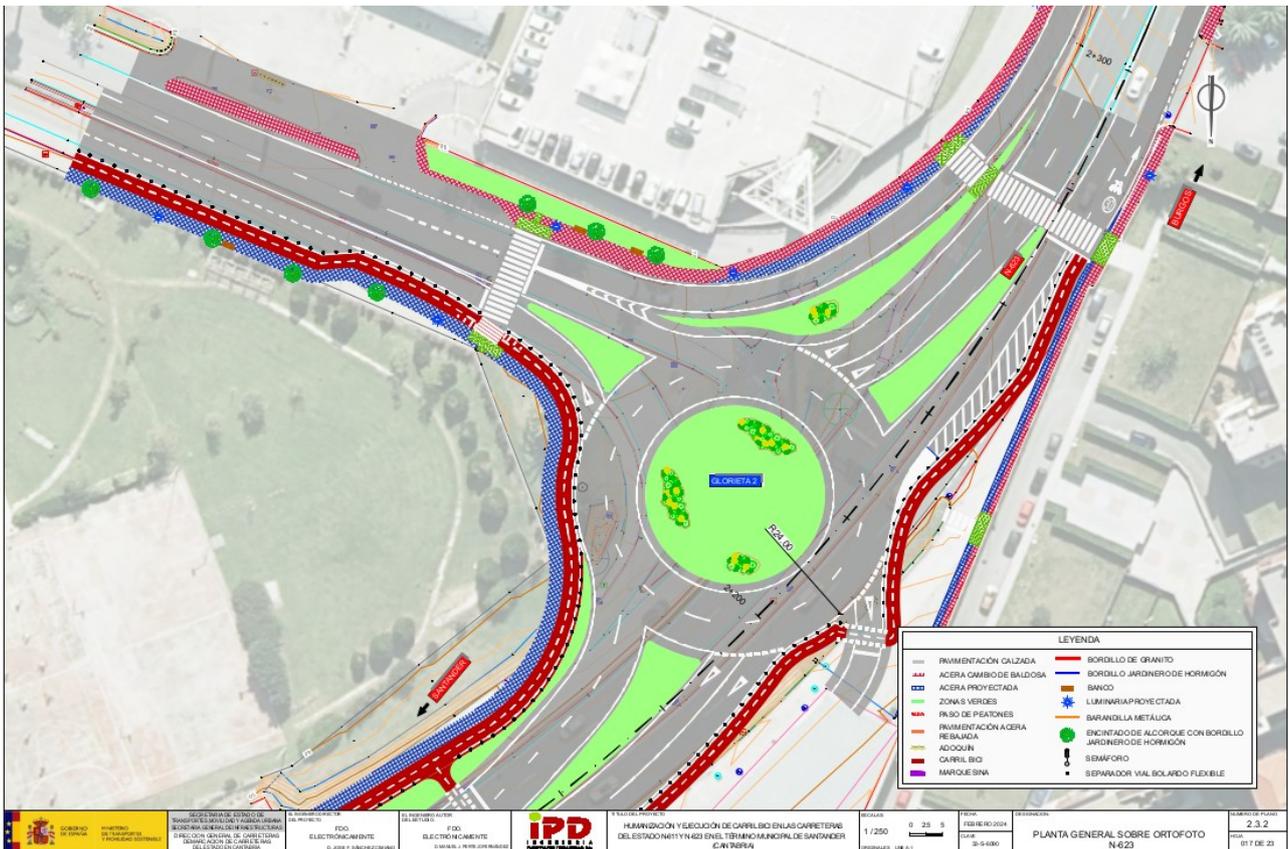


2.3.2) N623

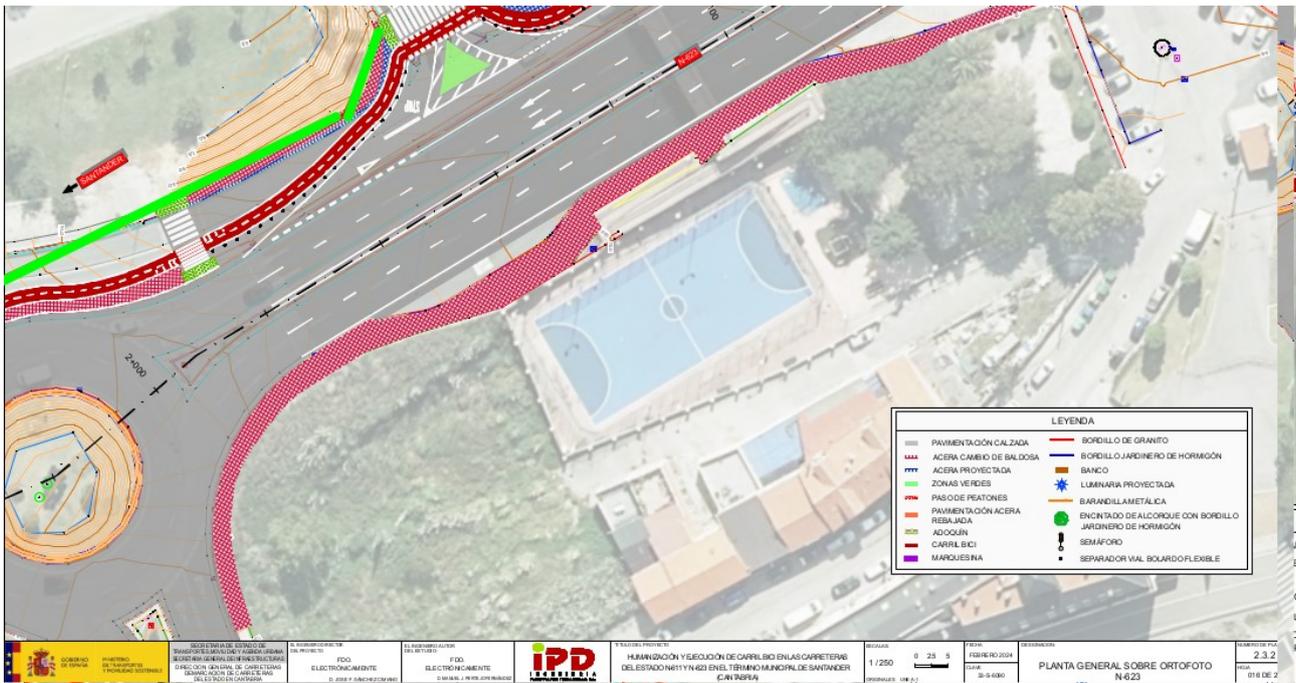
Hoja 16 y 17

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.



2.4) Semáforos

Se alegó lo siguiente:

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.

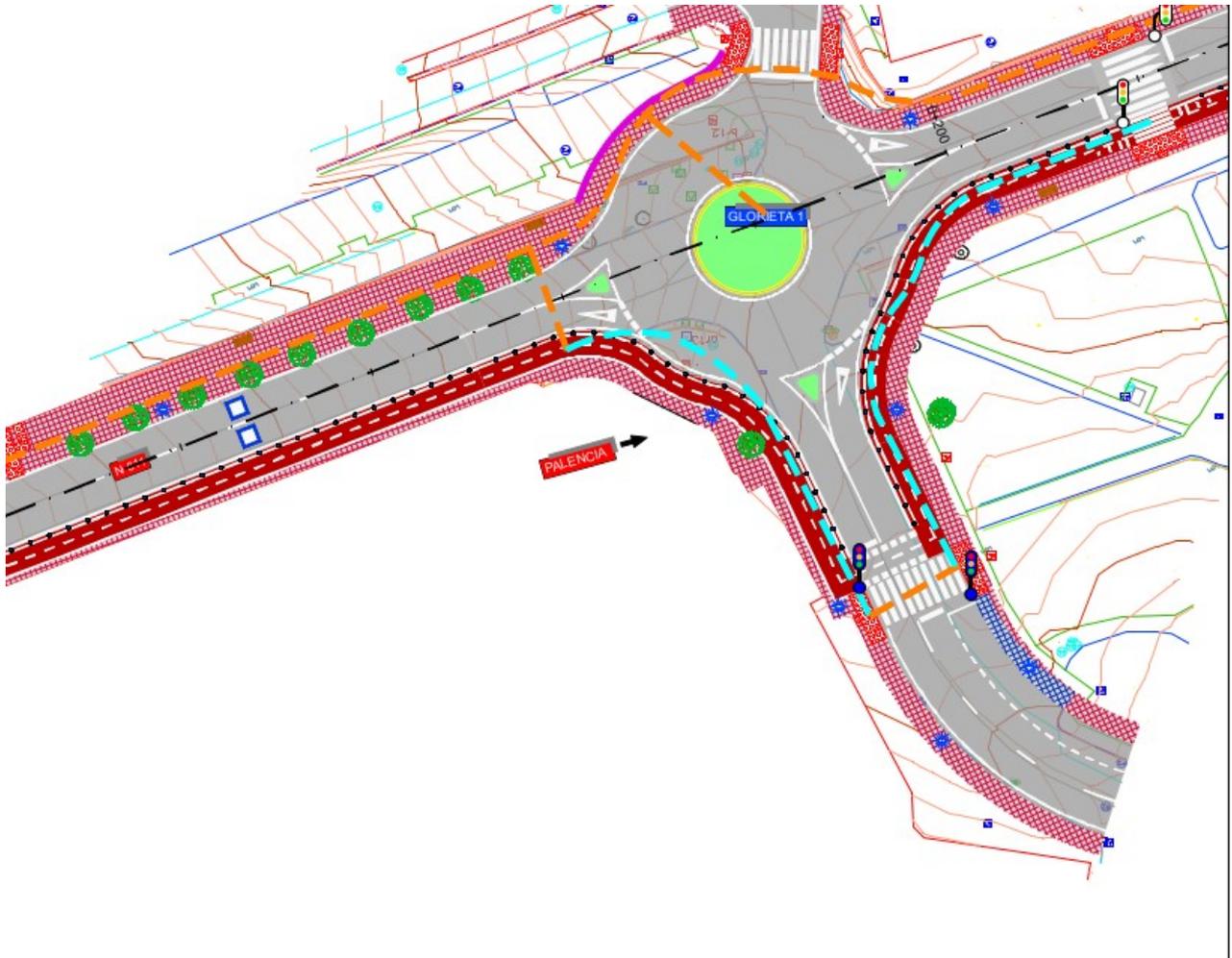
Por ello entendemos y alegamos que la mayoría de ellos sean suprimidos para ser sustituidos por pasos con prioridad peatonal.

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

2.4.1) N-611

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.



2.4.2) N-623

Se alegó lo siguiente:

Hoja 16

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

