

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

# 1.DISPOSICIONES GENERALES

## AYUNTAMIENTO DE MEDIO CUDEYO

**CVE-2014-2617** *Aprobación definitiva de Ordenanza reguladora de Normas para Templado del Tráfico.*

Al no haberse presentado reclamaciones durante el plazo de exposición al público, queda automáticamente elevado a definitivo el Acuerdo plenario inicial aprobatorio de la Ordenanza municipal reguladora de Normas para Templado de Tráfico, cuyo texto íntegro se hace público, para su general conocimiento y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

### «ORDENANZA REGULADORA DE NORMAS PARA TEMPLADO DEL TRÁFICO

#### Preámbulo

Es competencia de la Administración prever y gestionar todos los recursos disponibles, desarrollando políticas de movilidad cuya finalidad sea garantizar la seguridad y calidad de vida de todos los usuarios. Para ello, es indispensable garantizar la convivencia entre los peatones en general y los vehículos motorizados.

El Ente Local, como Administración más cercana a la ciudadanía debe transformar las costumbres y los hábitos de movilidad, mediante ordenanzas y disposiciones técnicas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

La utilización de medidas de templado de tráfico -que vienen respaldadas por su exitosa aplicación en otros países de nuestro entorno más cercano, así como en otras poblaciones españolas- tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en las áreas donde se ha instalado, al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

Las medidas de templado de tráfico, varían en función del ámbito de aplicación. Por eso, antes de adoptar cualquier solución, se habrá de analizar el tipo de vía en base a los siguientes criterios:

- Intensidades de tráfico.
- Funcionalidad de la vía (de tránsito, conexión, etc.)
- Geometría (número de carriles).
- Existencia de cruces semaforizados.
- Transporte público.
- Existencia de instalaciones significativas (instituciones públicas, sanitarias, deportivas, etc).

Por otro lado, en cuanto ámbito competencial se reserva al Alcalde o al Concejale delegado de Tráfico la competencia para autorizar la instalación y construcción de este tipo de medidas previo informe de los Servicios Técnicos Municipales.

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

## TÍTULO ÚNICO

### DE LA REGULACIÓN DE NORMAS Y MEDIDAS PARA TEMPLADO DEL TRÁFICO

#### CAPÍTULO PRIMERO

##### Objeto de la Ordenanza y ámbito de aplicación

##### Artículo 1. Definición y objetivos:

###### Apartado 1) Definición de "templado del tráfico".

Se entiende por "templado del tráfico" el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos entre otros fines hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

###### Apartado 2) Objetivos de la presente Ordenanza.

La presente Ordenanza tiene por objeto regular los tipos, requisitos técnicos y condiciones necesarias para la implantación de medidas tendentes a templar el tráfico, a fin de conseguir los objetivos de:

a) Disminuir la intensidad del tráfico en las vías abiertas a la circulación, en especial en la zona de progresión normal del viario, manteniendo una velocidad ya reducida con otras medidas, normalmente ordenadas al principio de la zona.

b) Moderar la velocidad evitando los excesos de velocidad en todo el viario y la velocidad excesiva en las zonas de aproximación y franqueo de cruces, intersecciones, pasos peatonales, de ciclistas y zonas con presencia de servicios o de intereses públicos.

c) Adecuar la fluidez de las corrientes vehiculares acorde con la demanda y capacidad de la vía, manteniendo la velocidad media adecuada en el tramo.

d) Facilitar el uso de todos los usuarios en condiciones de seguridad de los espacios abiertos al tráfico y la circulación.

e) Mejorar las condiciones ambientales del entorno con el mantenimiento de la progresión normal de las corrientes vehiculares.

f) Economizar el consumo de combustible al aplicar medidas más racionales en la conducción y por ende una circulación continua y de velocidad media mantenida.

##### Artículo 2. Ámbito de aplicación:

###### Apartado 1) Ámbito territorial:

Los preceptos de esta Ordenanza como norma general, serán aplicables en todo el territorio del Término Municipal de Medio Cudeyo, y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbano, interurbano y travesía de competencia del ente local. A los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

###### Apartado 2) Sistema viario:

La aplicación de técnicas y medidas de templado de tráfico puede realizarse:

— En los proyectos de nuevas vías, utilizándolas como recursos de diseño para adecuar el viario a sus funciones previstas.

— Sobre vías existentes, en las que se pretenda modificar las características del tráfico presente, para compatibilizarlo con otras funciones de la vía o mejorar sus características de circulación.

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

Apartado 3) Zonas en las que se recomienda su utilización:

Serán aplicables las medidas de templado del tráfico en los siguientes casos:

a) En los planes y proyectos de viario local de acceso y en los de prioridad peatonal, debiendo explicitarse las medidas de templado previstas para garantizar las condiciones requeridas de tráfico y su localización precisa.

b) Excepcionalmente podrán aplicarse en el viario principal para resolver conflictos especiales que así lo aconsejen, previa justificación expresa.

Artículo 3. Conceptos utilizados:

A los efectos de esta Ordenanza y sus anexos, los conceptos básicos y definiciones en materia de tráfico, se interpretarán en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en la legislación vigente que informa dichas materias.

## CAPÍTULO SEGUNDO

De las competencias

Artículo 4. Competencias del Ente Local:

Apartado 1) De las competencias de los municipios:

En su virtud y conforme a la Ley reguladora de las Bases de Régimen Local 7/1985, que en su artículo 25 y su Texto refundido establecen que la ordenación del Tráfico de vehículos y de personas en las vías urbanas será competencia de las Entidades Locales, las cuales se ejercerán dentro del límite establecido por la Legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas y conforme a la Ley 19/2001 de reforma del texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial aprobada por el RDLEG 339/1990, que atribuye a los municipios competencias en materia de ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad.

Apartado 2) De la coordinación de áreas municipales:

La adopción de las medidas contempladas en esta ordenanza se hará a través de la delegación que sea competente en materia de Tráfico, ésta estudiará y su titular autorizará, previo informe de los Servicios Técnicos municipales, la implantación de estas medidas si procede.

## CAPÍTULO TERCERO

Autorización de implantación o retirada de medidas

Artículo 5. Procedimiento de oficio o de parte:

El procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud del interesado. Los procedimientos de oficio se iniciarán por el titular de la Delegación que tenga atribuidas las competencias en materia de tráfico, o por petición razonada de otros órganos municipales.

Apartado 1) Procedimiento iniciado de oficio:

a) La iniciación del procedimiento de oficio por el titular de la Delegación que tenga atribuidas las competencias en materia de tráfico, se sustentará en informe emitido por los Servicios Técnicos municipales, en el que se justifique la necesidad o conveniencia de las medidas de templado a instalar, especificando las características técnicas de las mismas.

b) En los supuestos de petición razonada por otros órganos, se dirigirá al titular de la Delegación que tenga atribuidas las competencias en materia de tráfico, que solicitará informe de los Servicios Técnicos municipales, en el que se justifique la necesidad o conveniencia de las medidas de templado a instalar, especificando las características técnicas de las mismas.

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

c) En ambos casos expuestos en los párrafos (a y b) de este apartado (1), y a la vista de tales informes, se dictará resolución por el concejal delegado que tenga atribuidas las competencias en materia de tráfico.

Apartado 2) Procedimiento a instancia de parte:

a) En los procedimientos iniciados a solicitud del interesado para la implantación de medidas de templado del tráfico, en las vías donde sustenta la titularidad de estas o su mantenimiento. Deberá acompañar a la solicitud, autorización del órgano de gobierno de la entidad de conservación, comunidad de propietarios o entidad bajo cuyo cargo está el mantenimiento y titularidad del vial en cuestión y presentará proyecto de las medidas de calmado de tráfico que solicitan suscrito por un técnico competente.

b) Recibida la documentación e incoado el expediente, los Servicios Técnicos municipales, realizarán informe propuesta de las alternativas posibles.

c) A la vista de tales informes se dictará resolución por el concejal delegado que tenga atribuidas las competencias en materia de tráfico en el que se estimará, siempre y cuando hubiese crédito suficiente o se desestimará, de forma motivada objetivamente, la implantación o no de las medidas solicitadas.

d) Los interesados entenderán desestimadas sus solicitudes, si transcurrido el plazo de tres meses desde que tenga entrada en el registro municipal tal solicitud, no se hubiese dictado resolución expresa.

Artículo 6. Replanteo e inspección de las medidas de templado:

Una vez autorizadas las medidas de templado del tráfico tanto si el expediente es de oficio como de parte, los servicios técnicos municipales competentes, realizarán replanteo en el vial público con presencia del responsable autorizado para ejecutar las medidas de templado, las cuales se deberán materializar con estricta sujeción a lo mencionado en la presente ordenanza y en la resolución aprobatoria.

Artículo 7. Retirada y modificación de la autorización:

Por motivo de cambios o modificación de las causas y argumentos técnicos y normativos que propiciaron el otorgamiento de la autorización para la implantación de medidas de templado del tráfico, por causa de lesionarse algunos de los principios que informa el tráfico o por interés público razonado así lo aconseje, se podrá ordenar la retirada o modificación de las medidas de templado del tráfico autorizadas.

## CAPÍTULO CUARTO

### Desarrollo de los dispositivos de templado del tráfico

Artículo 8. Normas aplicables:

Los tipos y requisitos de implantación, diseño y construcción de las medidas de templado del tráfico del Término Municipal de Medio Cudeyo, así como su señalización vertical y materialización de las marcas viales y balizamiento, se implantarán de acuerdo con lo establecido en la presente ordenanza y normas legales de obligado cumplimiento, sin perjuicio de otras que pudieran proponerse, que precisarán una justificación de la experiencia existente sobre ellas.

Artículo 9. Recomendaciones generales de utilización de los dispositivos de templado del tráfico:

1. Para mantener el efecto de una medida de templado del tráfico sobre la velocidad de los vehículos a lo largo de un itinerario, área o tramo de calle, se deberán suceder a un cierto ritmo, manteniendo entre dos medidas consecutivas, las siguientes distancias máximas:

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

DISTANCIA MÁXIMA ENTRE DOS MEDIDAS DE TEMPLASDO DEL TRÁFICO	
Velocidad de referencia en Km./h	Distancia en metros
50	100
30	75
20	50

2. Como criterio general, se utilizarán combinadas las diversas medidas, articuladas en una concepción de conjunto que permita elegir la más adecuada a cada localización y aproveche el efecto de su utilización conjunta. Debe cuidarse especialmente la armonía del conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, mobiliario, etc.).

3. Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentinas o inesperadamente ante los usuarios de la vía. Deben percibirse con la adecuada antelación, contando con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización y balizamiento.

4. Se resaltarán especialmente las entradas "puertas" a las calles o recintos con velocidad igual o inferior a 30 km/h, mediante la utilización de medidas específicas, que actúen como puerta y aviso del cambio de régimen de circulación.

5. Se reforzará la visibilidad de todos aquellos elementos que caracterizan el ambiente atravesado como: intersecciones, puntos de generación de tráfico, accesos, etc., a fin de adecuar el régimen de circulación a las condiciones del entorno.

6. En calles con presencia de líneas regulares de transporte público, escolar o con una apreciable circulación de ciclistas, debe estudiarse cuidadosamente la utilización de ciertas técnicas de templado del tráfico, por las incomodidades y peligros que les puede acarrear. En esos casos, debe considerarse la utilización de diseño especial que eviten los efectos negativos sobre dichos usuarios, siendo estos preferentes.

7. Las medidas de templado deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las salidas y entradas de inmuebles, las paradas de autobuses, las zonas de carga y descarga, las zonas reservadas a otros tipos de usuarios, el drenaje, recogida de aguas y especialmente garantizando el acceso fácil de los servicios de emergencias.

8. El diseño de los tramos viarios objeto de un cambio de alineación deberá contemplar que tanto los obstáculos laterales como centrales sean montables, de forma que se garanticen las condiciones de acceso a los edificios en los casos de emergencia.

9. Se deberá garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones. En el caso de los "resaltos de paso de peatones" se deberá garantizar el paso desde acera a la meseta sin dificultad, debiendo acatar en todo caso la legislación de accesibilidad.

10. Los dispositivos podrán ser ejecutados totalmente in situ o prefabricados. En cualquier caso, la calidad, textura, color y tipo de material empleados en la construcción deberá garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y perdurabilidad.

Artículo 10. Dispositivos para el templado del tráfico y recomendaciones de uso según su tipología. Bandas Transversales y Resaltos (BTR).

Entre otros tipos de Bandas Transversales y Resaltos (BTR) se contemplarán:

1. Almohada.- Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho sea inferior a la dimensión del dispositivo y que permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses.

Está indicada su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta. (Anexo I. Ficha nº 1-BTR)

CVE-2014-2617

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

2. Lomo o resalto de calzada.- Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección circular.

Se utilizarán preferentemente en áreas aisladas, evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales (Anexo I. Ficha nº 2-BTR).

3. Mini meseta o resalto de calzada.- Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. Como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal. (Anexo I. Ficha nº 3-BTR).

4. Resalto peatonal.- Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal, materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un trapecio.

Se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de primar la seguridad ante la fluidez. (Anexo I. Ficha nº 4-BTR)

5. Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal.- Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar.

Se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo, siendo útiles también como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: ramales de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de templado del tráfico, etc. (Anexo I. Ficha nº 5-BTR).

6. Bandas Sonoras.- Son grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm. a 1,5 cm. de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

6.1 Pueden ser bandas sonoras "intermitentes", para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha nº 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo también de 0,50 metro (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de «1m).

6.2 Bandas Sonoras "contínuas" que obliga a mantener una velocidad constante en un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha nº 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.

6.3 Para bandas anchas aisladas pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de «30 m).

6.4 El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto, pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.

6.5 No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. (Anexo I. Ficha nº 5-BTR).

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

Artículo 11. Limitaciones y prohibiciones:

Estará prohibida la instalación de los dispositivos para el templado del tráfico, definidos en el artículo 10 de esta Ordenanza, salvo estudio objetivo en el que se justifique técnicamente su idoneidad, en los siguientes casos:

- En vías cuya longitud sea inferior a 200 m.
- En puentes, túneles u otras obras de fábrica singulares, y en los 25 m. anteriores o posteriores.
- En curvas de visibilidad reducida y sus proximidades, rasante de visibilidad reducida y sus proximidades y pasos a nivel.
- En los tramos de travesías en que existan 2 o más carriles de circulación para cada sentido, salvo que exista mediana no franqueable de separación de sentidos.
- En las proximidades de las intersecciones quedará prohibida la instalación de lomos o mini mesetas 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 (resalto peatonal).

## CAPÍTULO QUINTO

### De la Señalización

Artículo 12. Criterios de señalización:

Será imperativo que la zona o tramo de vía que se ordene con medidas de calzado de tráfico, esté perfectamente ordenada la señalización, quedando prohibida la utilización y materialización de señales -en las vías de competencia municipal- que no estén contempladas en el Catálogo Oficial del Ministerio de Fomento.

La señalización -tanto vertical como horizontal- se hará según la "Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras en la Red de Carreteras del Estado" (Art. 3.4.1.1 y Art. 3.4.1.2 Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre).

### DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Corresponderá al Ayuntamiento de Medio Cudeyo llevar un catálogo de los proyectos de medidas de calzado del tráfico que se materialice en los viales de su competencia. Igualmente dicho Ente Local, resolverá las cuestiones que puedan plantearse respecto a la interpretación de los preceptos de la Ordenanza, y fijar, en su caso, con unidad de criterio, las posibles divergencias que surgiesen en su aplicación. Del mismo modo le compete la retirada de los elementos estructurales y de la señalización de las medidas de calzado del tráfico que incumpla los preceptos de esta Ordenanza y normas de superior rango.

### DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Las fichas técnicas incluidas en el Anexo I de esta Ordenanza, contienen las recomendaciones a seguir en cualquier actuación que se realice en las vías cuyo objetivo específico sea el templado del tráfico.

### DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

Las medidas de templado de tráfico existentes antes de la aprobación definitiva de esta ordenanza se considerarán medidas preexistentes y estarán vigentes hasta que se produzca la reurbanización de la vía en la que estén implantadas.

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

No obstante, los titulares de las vías o responsables de la instalación y mantenimiento de los dispositivos de templado del tráfico, podrán optar en cualquier momento por su retirada y/o adaptación a la presente normativa.

En todo caso, el Ayuntamiento de Medio Cudeyo podrá incoar en cualquier momento expediente de oficio para la retirada y/o adaptación a la presente normativa si justificadamente considera que las medidas existentes son contrarias al fin que persiguen.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas las disposiciones municipales dictadas con anterioridad por este Ayuntamiento que contravengan lo dispuesto por la presente Ordenanza.

#### DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigor, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 196 del ROF y del 65.2 de la Ley 7/85, a los quince días hábiles de su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria.

### **ANEXO I**

ESQUEMAS GRÁFICOS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS  
DE LAS BANDAS TRANSVERSALES Y RESALTOS

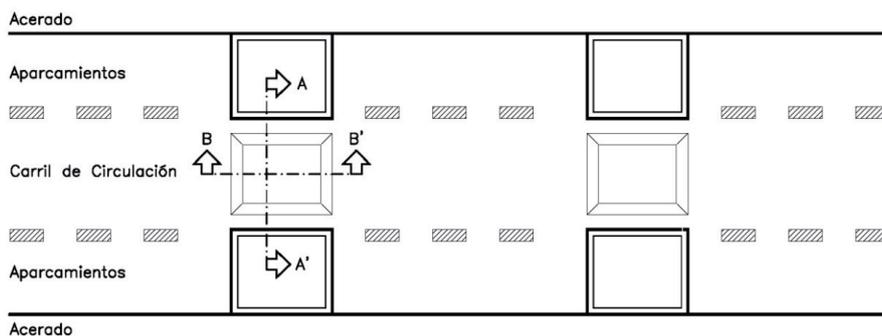
(BTR)

**Anexo I. Ficha nº1-BTR**

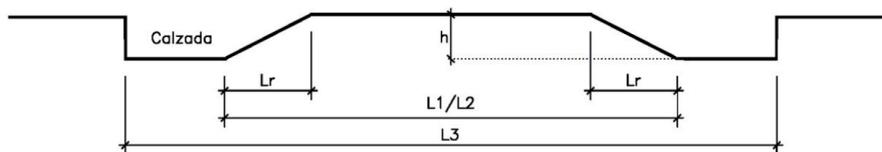
Objeto: Almohada

Esquemas gráficos:

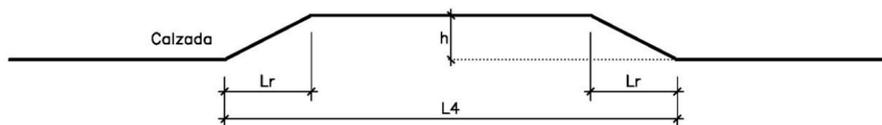
**Planta**



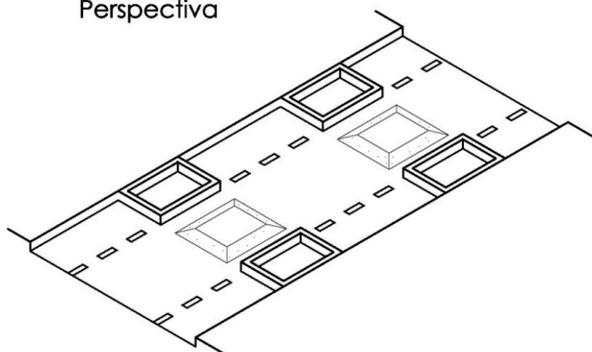
**Sección A-A'**



**Sección B-B'**



**Perspectiva**



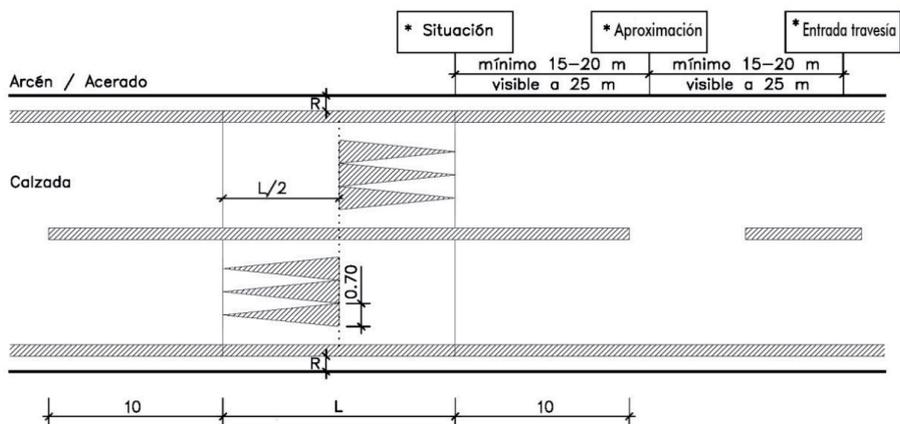
Especificaciones Orientativas	
L1 con tráfico pesado (m)	1,90
L2 con tráfico ligero (m)	2,20
L3 ancho calzada (m)	3,25
L4 máx./mín. (m)	3,00/3,60
Lr Rampa lateral (cm)	30
h Altura (cm)	8

### Anexo I. Ficha nº2-BTR

Objeto: Lomo o Resalto de Calzada de sección circular (Ejecutado "in situ")

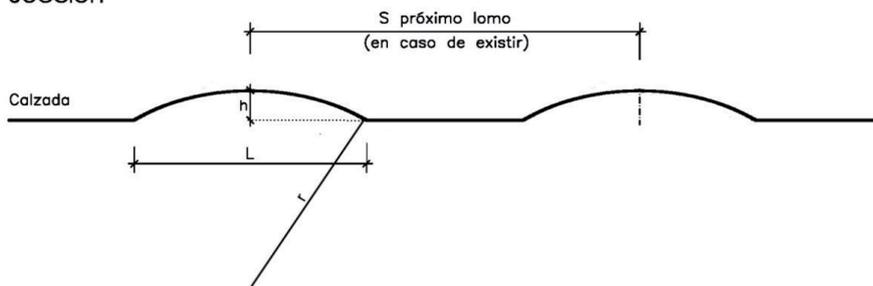
Esquemas gráficos:

#### Planta

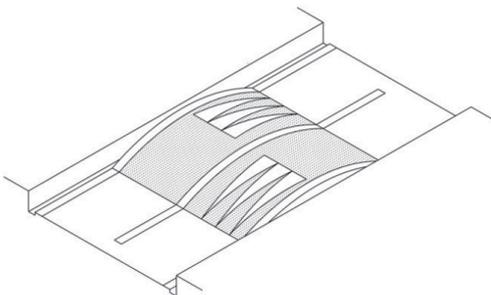


\* Señalización: Según Instrucción Técnica (Art. 3.4.1.1 y Art.3.4.1.2 Orden FOM/3053/2008, de 23 de Septiembre)

#### Sección



#### Perspectiva



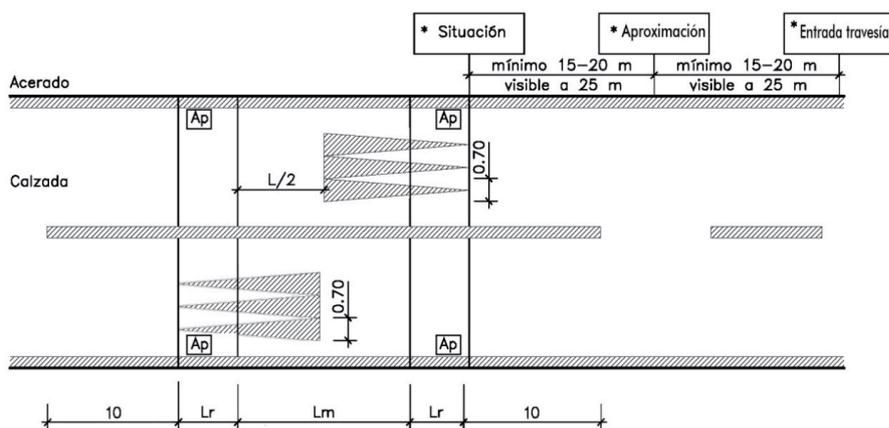
	Especificaciones		
	20	30	50
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre lomos (m)	30	50	80/100
L Longitud (m)	3,00	5,00	9,50
h Altura (cm)	10,50	12,50	9,50
r Radio (m)	11	25	120
R Retranqueo aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

### Anexo I. Ficha nº3-BTR

Objeto: Mini meseta o Resalto de Calzada trapezoidal (Ejecutado "in situ")

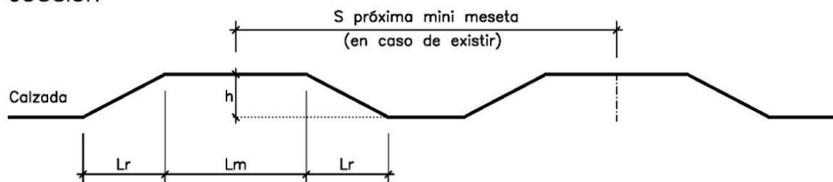
Esquemas gráficos:

#### Planta

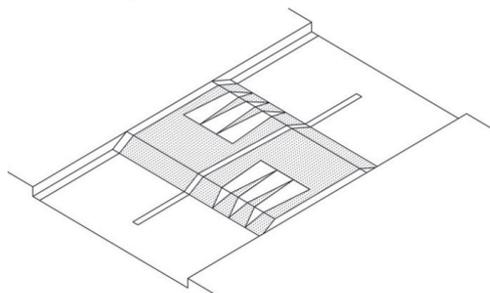


\* Señalización: Según Instrucción Técnica (Art. 3.4.1.1 y Art. 3.4.1.2 Orden FOM/3053/2008, de 23 de Septiembre)

#### Sección



#### Perspectiva



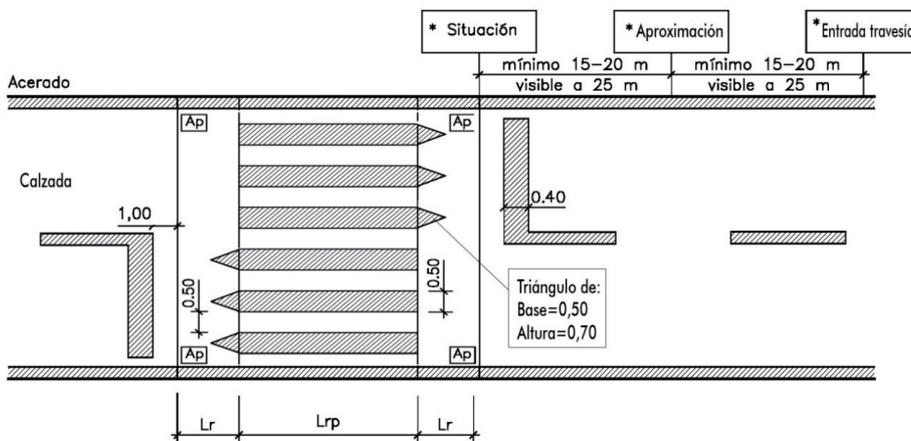
Especificaciones			
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre mini mesetas (m)	30	50	80/100
Lm Longitud meseta(m)	≤4		
Lr Longitud rampa (m)	0,70	1,00	2,50
Pendiente	14%	10%	4%
h Altura (cm)	10		
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

### Anexo I. Ficha nº4-BTR

Objeto: Resalto peatonal (Ejecutado "insitu")

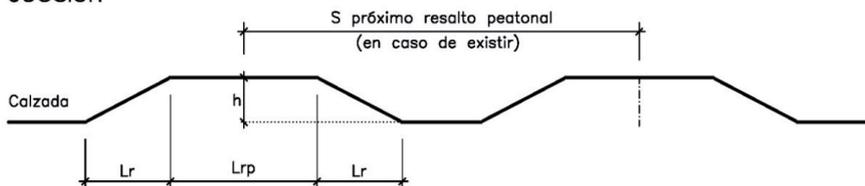
Esquemas gráficos:

#### Planta

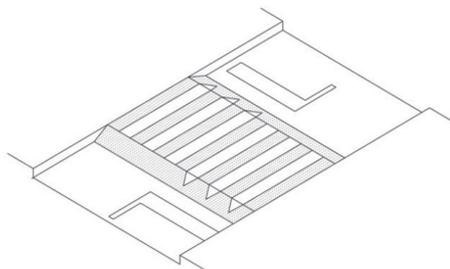


\* Señalización: Según Instrucción Técnica (Art. 3.4.1.1 y Art. 3.4.1.2 Orden FOM/3053/2008, de 23 de Septiembre)

#### Sección



#### Perspectiva



Especificaciones			
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre resaltes peatonales (m)	30	50	80/100
Lm Longitud resalto peatonal (m)	≥4		
Lr Longitud rampa (m)	0,70	1,00	2,50
Pendiente	14%	10%	4%
h Altura (cm)	10 **		
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

\*\* Parámetro variable en función de la cota de acerado.

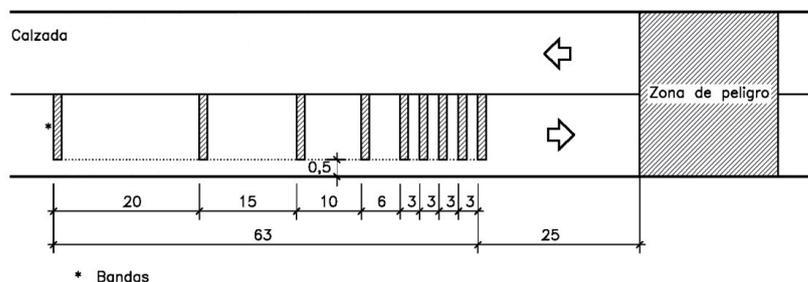
### Anexo I. Ficha nº5-BTR

Objeto: Bandas de Alerta Sinusoidal y Bandas Sonoras (Resaltos)

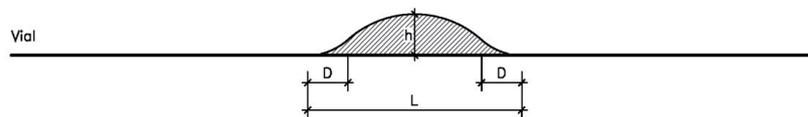
Esquemas gráficos:

Planta (válido para los dos tipos)

Para áreas urbanas (modelo orientativo)



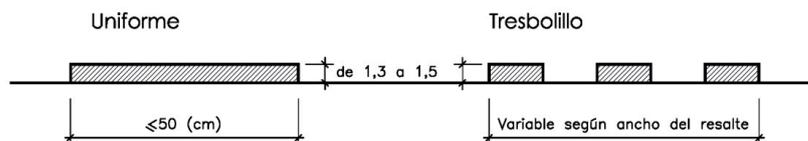
### Banda de Alerta



Especificaciones Orientativas			
Velocidad máx. Km/h	30	40	50
h Altura (cm)	≤7	≤5	≤3
L Longitud (cm) *	≤120	≤90	≤60
D Suavizado de sinusoide	Según fabricante		

\* Se refiere a la longitud medida en paralelo al eje longitudinal de la calzada.

### Banda Sonora



MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 2014 - BOC NÚM. 39

Contra el presente Acuerdo se podrá interponer por los interesados recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Medio Cudeyo, 10 de febrero de 2014.

La alcaldesa,

María Antonia Cortabitarte Tazón.

2014/2617

CVE-2014-2617