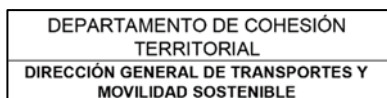


# Proyecto Construcción del itinerario peatonal y ciclista de conexión entre Sarriguren-Ciudad de la Innovación-Ripagaina-Areta-Burlada

## ANEJO Nº 16: SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS



V.S. Servicios y Urbanismo S.L.  
C/ Julián Gayarre nº8 bajo 31005 Pamplona  
Tlf: 948 224 776 - 948 220 132  
E-mail: vs.pamplona@vsingenieria.com  
Agosto 2023

## Contenido

1. Introducción y objeto .....	3
2. Fases de las obras.....	3
3. Descripción de los trabajos a ejecutar en relación con el tráfico .....	3
4. Soluciones propuestas para el tráfico durante las obras .....	3
4.1. Tramo 1: Glorieta PA-30.....	4
4.2. Tramo 3: Carretera NA-2300.....	4
4.3. Tramo 4: Glorieta de Areta .....	5
4.4. Tramo 4: Carretera NA-2306.....	6
4.5. Ramal de conexión con Ripagaina.....	7

## 1. Introducción y objeto

Se redacta el presente Anejo con el objetivo de plantear una alternativa al tráfico de vehículos rodados y peatonal durante la ejecución de las obras objeto del presente proyecto.

Los planos nº 9 de la colección de planos del presente proyecto representan las soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras.

## 2. Fases de las obras

Para la compatibilización de las obras con el mantenimiento del tráfico rodado y peatonal, se han establecido 6 fases de obra tal y como se describe en el Anejo nº 8 del presente proyecto.

- Fase 1: Trabajos NA-2306
- Fase 2: trabajos NA-2300
- Fase 3: Trabajos en Glorieta de Areta
- Fase 4: Trabajos en Ciudad de la innovación
- Fase 5: Ramal de conexión con Ripagaina
- Fase 6: Trabajos Glorieta PA-30

Tal y como se establece en dicho anejo, las distintas fases se pueden simultanear.

## 3. Descripción de los trabajos a ejecutar en relación con el tráfico

Las obras para la ejecución del presente proyecto se desarrollan principalmente fuera del espacio destinado al tráfico rodado en el estado definitivo (aceras y carriles bici contiguos a las diferentes vías del ámbito).

Por ello el planteamiento básico para la compatibilización de las obras y el tráfico es desplazar el tráfico rodado a la posición que aproximadamente ocupará una vez finalicen las obras. Esta posición no es exactamente la misma que la definitiva, ya que, al ser una situación temporal, se proyecta la reducción de los carriles a un mínimo de 3,00 m. y de los arcenes de las carreteras a un máximo de 0,25 m. para aumentar el espacio disponible para la ejecución de las obras.

En momentos puntuales de las obras, como pintura, trabajos en isletas o ejecución de drenajes transversales será necesario el corte completo de uno de los carriles de circulación. Para ello el presupuesto contempla el alquiler de equipo semafórico para dar paso alterno a ambos sentidos de tráfico.

## 4. Soluciones propuestas para el tráfico durante las obras

De forma general, se disponen barreras provisionales tipo newyersey para separar las zonas de trabajo del tráfico rodado. La señalización provisional de obra cumplirá con lo indicado en la Instrucción 8.3 IC de Señalización de obras.

Los itinerarios peatonales y ciclistas afectados por las obras serán cerrados al tránsito, mediante valla metálica, se dispondrá cartelería orientativa de itinerarios alternativos.

A continuación se detallan las soluciones propuestas al tráfico en cada uno de los tramos que afectan a carreteras. El tramo 2 no produce afecciones a carreteras.

#### 4.1. Tramo 1: Glorieta PA-30

La solución principal consiste en reducir el carril de circulación de la glorieta a 4,00 m. en el tramo contiguo a la actuación, en la margen Este de la Glorieta (ver figura nº 1)

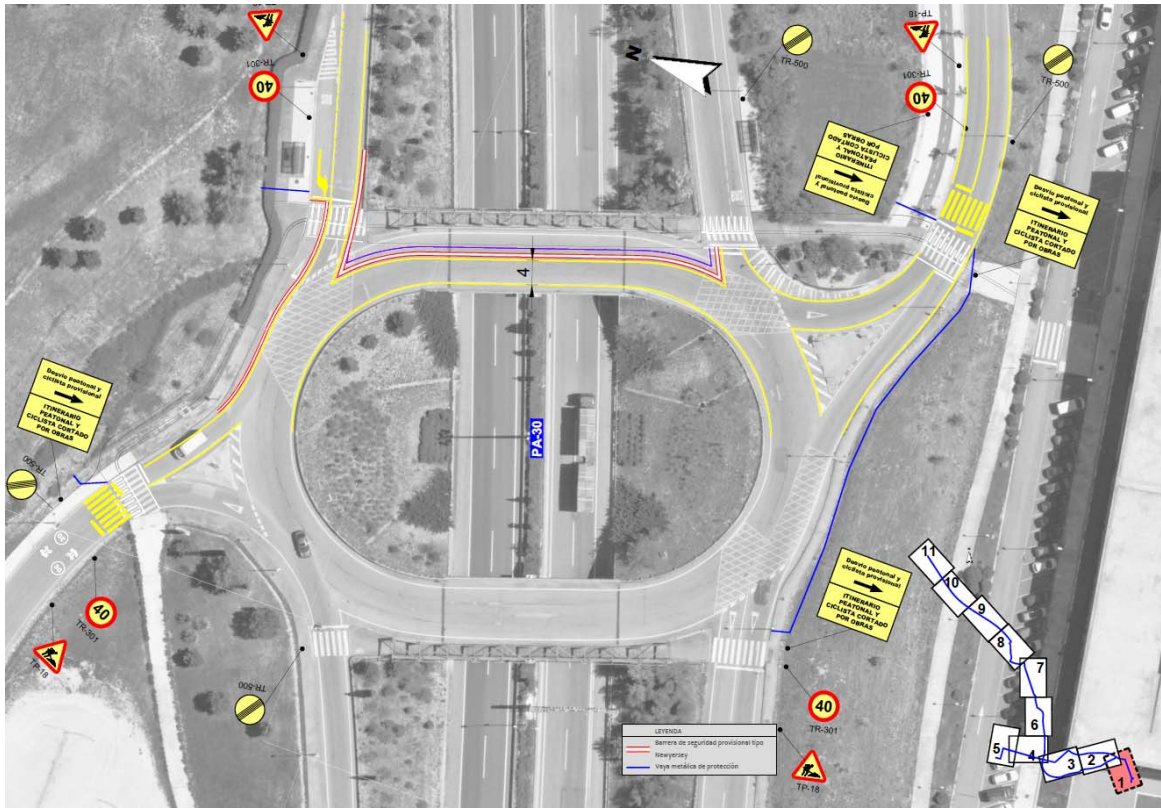


Figura nº 1: detalle de la señalización de obra en el tramo 1.

#### 4.2. Tramo 3: Carretera NA-2300

En el tramo afectado de la Carretera NA-2300 se proyecta la reducción temporal de los carriles a 3,25 m. de anchura y ambos arcenes a 0,50 m. (ver figura nº 2)



Figura nº 2: detalle de la señalización de obra en el tramo 3.

### 4.3. Tramo 4: Glorieta de Areta

Los trabajos en la glorieta de Areta se ejecutarán en dos fases. La primera fase corresponde con los trabajos de reducción de la mediana interior de la glorieta (ver figura nº 3).

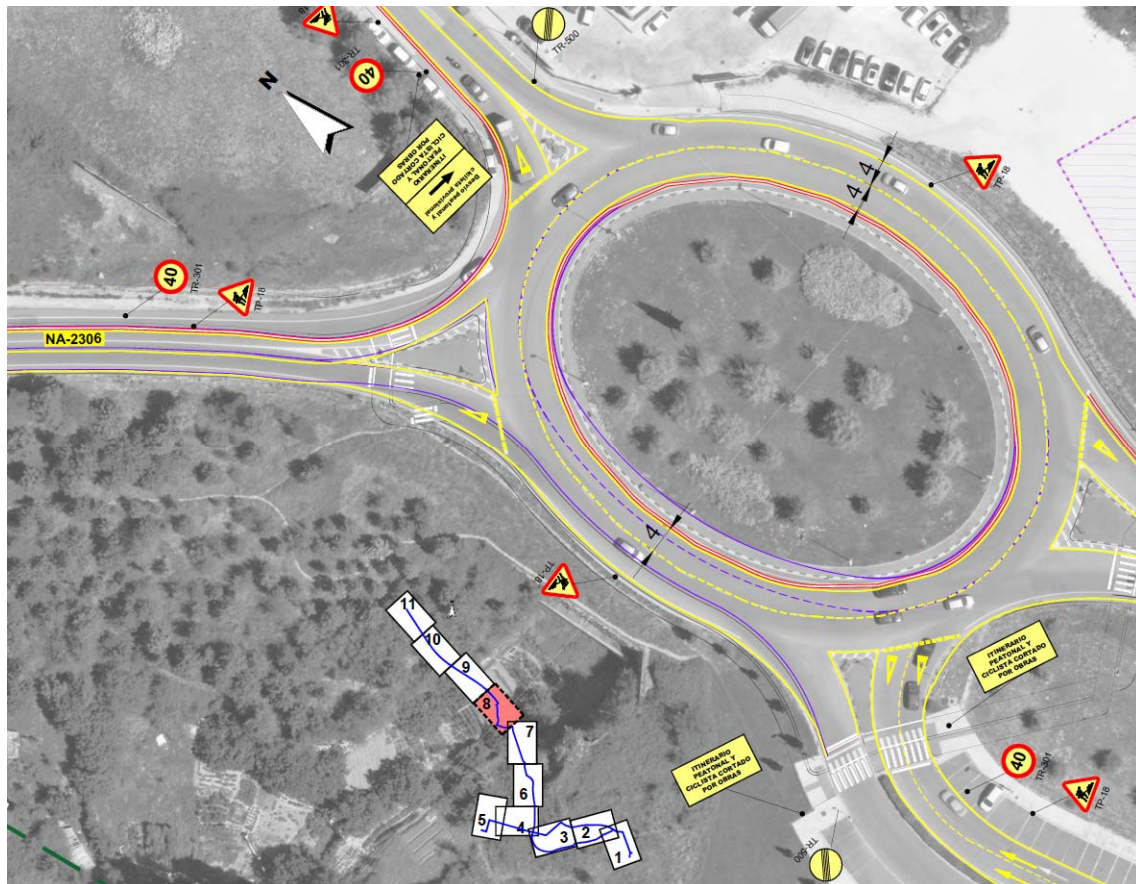


Figura nº 3: detalle de los desvíos de tráfico durante los trabajos en la mediana interior de la glorieta

Al disponer la glorieta de dos carriles de circulación, de 5,00 m. cada uno, se proyecta la reducción de ambos carriles a 4,00 m. poder ejecutar los trabajos con seguridad y comodidad.

La segunda fase de los trabajos en la glorieta de Areta se llevarán a cabo una vez hayan finalizado los trabajos de la primera fase y a su vez estén también finalizados los trabajos en los tramos contiguos de las carreteras NA-2300 y NA-2306.

De manera análoga a la fase 1 de los trabajos en la glorieta, se reduce la anchura de los carriles de la glorieta a 4 m, pero en esta fase el tráfico se dirigirá por el interior de la glorieta, aprovechando el espacio ampliado en la fase 1 (ver figura nº 4).

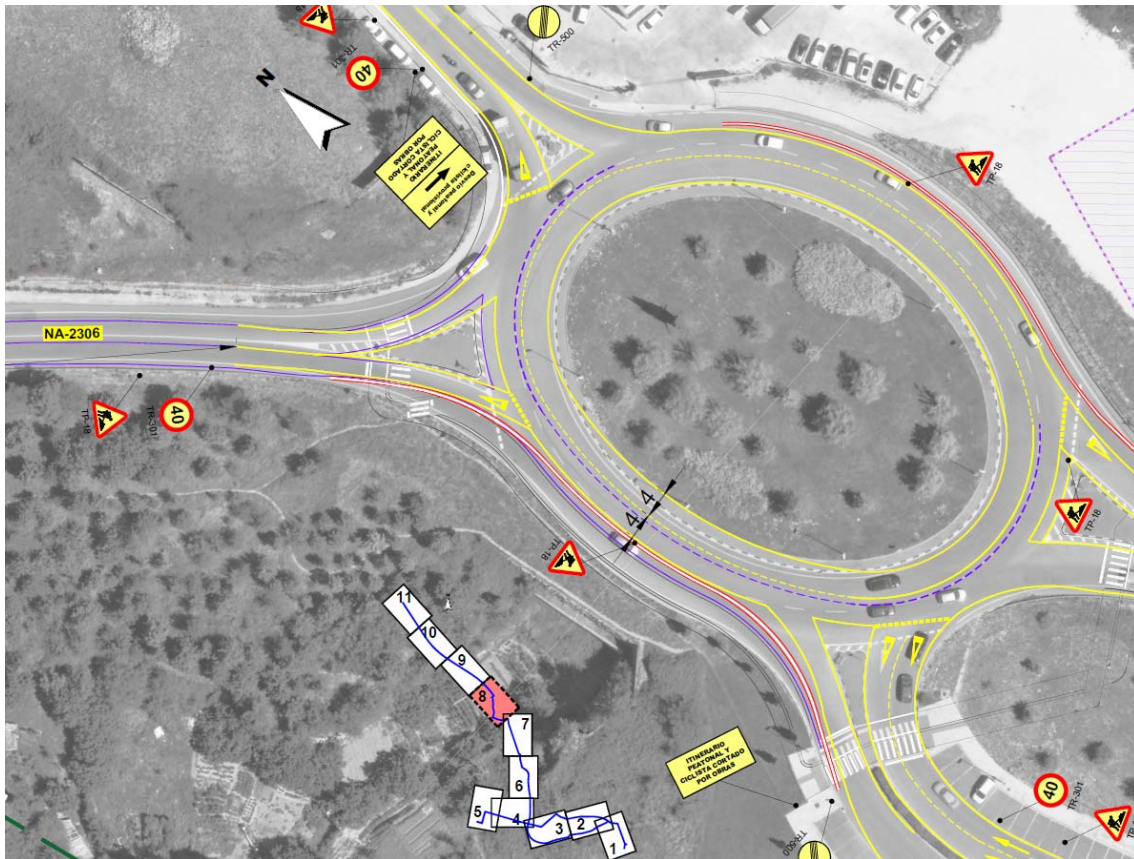


Figura nº 4: detalle de los desvíos de tráfico durante los trabajos en la segunda fase de la glorieta.

#### 4.4. Tramo 4: Carretera NA-2306

De manera análoga a lo dispuesto para la carretera NA-2300, para los trabajos en el margen Norte de la Carretera NA-2306 se reducirá la anchura de los carriles de circulación a 3,00 m. y los arcenes a 0,50 m (ver figura nº5).

El objetivo es disponer de espacio suficiente para la ejecución de los trabajos y disponer de barrera de protección.



Figura nº 5: detalle de los desvíos de tráfico en la carretera NA-2306..

#### 4.5. Ramal de conexión con Ripagaina

La parte principal de esta actuación se desarrolla en suelo alejado del tráfico rodado, aunque paralelo a una senda peatonal. Para proteger a los usuarios de la senda se dispondrá de valla metálica de separación.

En el tramo coincidente con la calle Roma, se reducirá de uno a dos carriles en una longitud de 65 m. para poder ejecutar las obras en condiciones de seguridad.



Figura nº 6: detalle del corte de carril de circulación en la calle Roma de Ripagaina