

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

ANEJO N° 18: SEÑALIZACIÓN BALIZAMIENTO Y DEFENSAS



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



DEPARTAMENTO DE COHESIÓN TERRITORIAL
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



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. Señalización	3
2.1. Señalización vial.	3
2.1.1. NA-2300.....	3
2.1.2. NA-2306:.....	3
2.2. Señalización peatonal y ciclista	4
3. Balizamiento y defensas.....	4
3.1. Barandillas de protección.....	4
3.2. Suplemento de barandilla en pasarela peatonal de Ripagaina.....	5

1. Introducción y objeto

Se redacta el presente el Anejo con el objeto de definir las señalización, balizamiento y defensas del presente proyecto.

2. Señalización

Se distingue entre señalización vial y señalización para peatones y ciclistas. La señalización proyectada se recoge en los planos nº 7 de la colección de planos del presente proyecto.

2.1. Señalización vial.

Las principales actuaciones en señalización se producen en las dos carreteras NA-2300 y NA-2306, por cuyos márgenes discurre la acera y carril bici objeto del presente proyecto. La señalización vial cumplirá con lo indicado en las instrucciones 8.1 y 8.2 de señalización vertical y horizontal respectivamente.

2.1.1. NA-2300

La actuación en esta carretera consiste en la reducción del arcén de la margen Este de 1,50 m. a 0,50 m. Por esta reducción se modifica la velocidad máxima de la vía a 50 km/h, desde el entorno de la Estación de Servicio Elomendi, hasta la glorieta de Areta. En consecuencia, la señalización tanto vertical como horizontal de velocidad se adaptará a este nuevo límite.

No se producen cambios en la señalización horizontal (líneas blancas) de la carreteras.

2.1.2. NA-2306:

La presente actuación incluye la modificación de las anchuras de arcenes y carriles de circulación tal y como se muestra en la figura nº 1. La anchura de los carriles de circulación se modifica de 3,50 m. actuales a 3,25 m. y la anchura de los arcenes pasa a ser de 0,50 m. en lugar de los 1,50 m. existentes

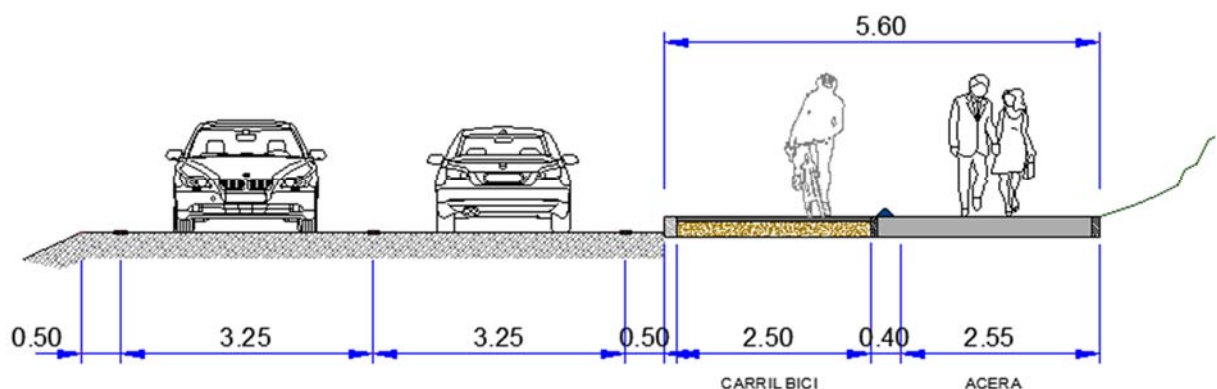


Figura nº 1: sección tipo de proyecto en NA-2306

Al igual que en la carretera NA-2300 se modifica la velocidad máxima de la vía a 50 km/h y en consecuencia, la señalización tanto vertical como horizontal de velocidad se adaptará a este nuevo límite

Adicionalmente se proyecta la señalización horizontal (líneas blancas) correspondiente a las nuevas anchuras de carriles de circulación.

A dicha modificación de la velocidad de las carreteras se suma la instalación de las señales correspondientes para indicar los cruces del carril bici. Igualmente, estos pasos ciclistas se señalarán horizontalmente con pintura de color rojo antideslizante.

2.2. Señalización peatonal y ciclista

El carril bici contará con señalización horizontal formada por dos líneas blancas continuas exteriores de anchura 10 cm y una línea central discontinua de espesor 10 cm. de separación entre los dos sentidos de circulación ciclista. Los inicios y finales de los distintos tramos de carril bici, así como sus principales conexiones se señalarán con la correspondiente señal vertical indicativa de carril bici (itinerario ciclista obligatorio, ver figura nº 2).



Figura nº 2: Señal R-421 Vía reservada y obligatoria para ciclos y para vehículos de movilidad personal

Los cruces entre el itinerario peatonal y ciclista se señalarán horizontalmente con un ceda el paso para los ciclistas.

En la zona de convivencia peatonal y ciclista con preferencia peatonal se proyecta señalización vertical para peatones y ciclistas y velocidad máxima ciclable de 10 km/h.

3. Balizamiento y defensas

3.1. Barandillas de protección

Se dispone de barandilla peatonal en 130 m .(ver figura nº 3) de longitud en el tramo 3 (carretera NA-2300), para protección de peatones y evitar caídas al talud del Barranco Grande.

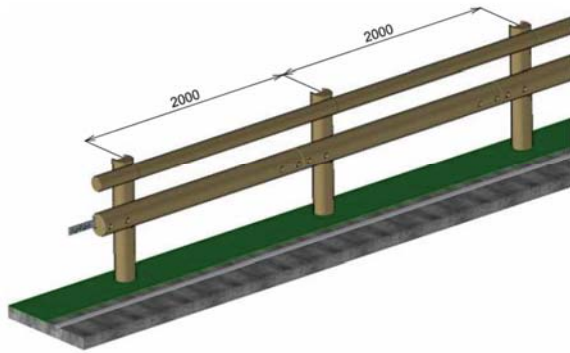


Figura nº 3: barrera de protección peatonal en acera en NA-2300

Por último, en el entorno de la glorieta de Areta se dispone una barandilla similar a la anterior pero específica para límites de carriles bici (ver figura nº 4).

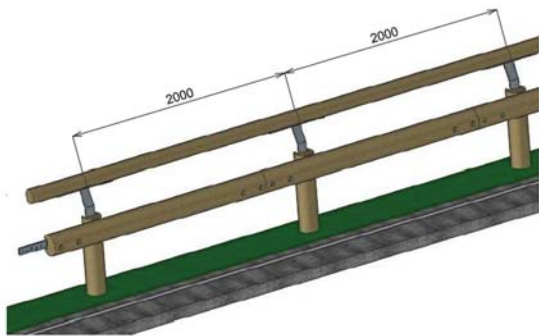


Figura nº 4: barrera de protección ciclista proyectado en Glorieta Areta.

3.2. Suplemento de barandilla en pasarela peatonal de Ripagaina

La pasarela peatonal existente de conexión entre Ripagaina y la ciudad de la Innovación cuenta con una barandilla peatonal de 1,10 m. Esta altura hace que dicha estructura no tenga la categoría de ciclable.

Se proyecta suplementar dicha barandilla hasta una altura de 1,30 m. mediante perfil tubular de acero con pintura antioxidante similar a la existente en la pasarela y de acuerdo con la normativa de accesibilidad universal ORDEN VIV/561/2010.