

# **ANEJO 12: SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS PROVISIONALES DE LAS OBRAS**



## ANEJO N° 12: SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS PROVISIONALES DE LAS OBRAS

### ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN .....	3
2.- CRITERIOS ADOPTADOS.....	3
2.1.- ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN.....	3
2.2.- SEÑALIZACIÓN.....	3
2.3.- BALIZAMIENTO.....	4
3.- SOLUCIONES PROPUESTAS.....	4
3.1.- ACTUACIÓN 692+000: .....	5
3.2.- ACTUACIÓN 697+500: .....	6



## 1.- INTRODUCCIÓN

Se pretende con este anejo solucionar los problemas generados al incidir en el normal desarrollo del tráfico de la carretera nacional N-340 las actuaciones en la vía.

Se proyectan las medidas tendentes a facilitar la convivencia entre las zonas destinadas al tráfico y las ocupadas por las obras persiguiendo como objetivo que el desarrollo de las distintas actuaciones tenga lugar en las mayores condiciones de seguridad para usuarios y operarios.

Estas medidas pretenden conseguir: informar al usuario de la vía de la existencia de zonas de la misma afectadas por obras, ordenar la circulación y adaptar el comportamiento del conductor a esta situación no habitual.

## 2.- CRITERIOS ADOPTADOS

En el desarrollo de las soluciones al tráfico propuestas, se ha seguido las pautas y especificaciones reflejadas en la Instrucción 8.3-IC "Señalización de Obras", de la Instrucción de Carreteras así como en el Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas, redactado por la Dirección General de Carreteras, (M. de Fomento) para la aplicación de esta Norma.

### 2.1.- ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN

Los criterios fundamentales que se han seguido a la hora de diseñar los desvíos al tráfico durante la ejecución de las obras propias de las actuaciones en la carretera N-340 son las siguientes:

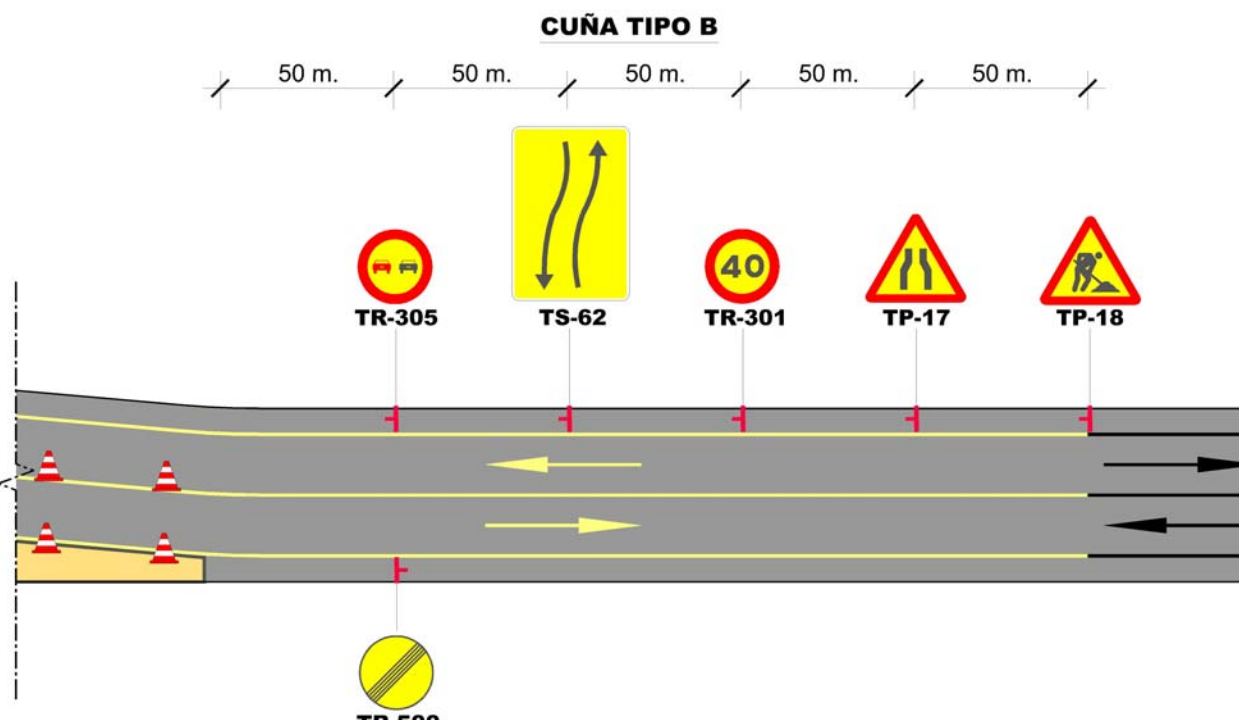
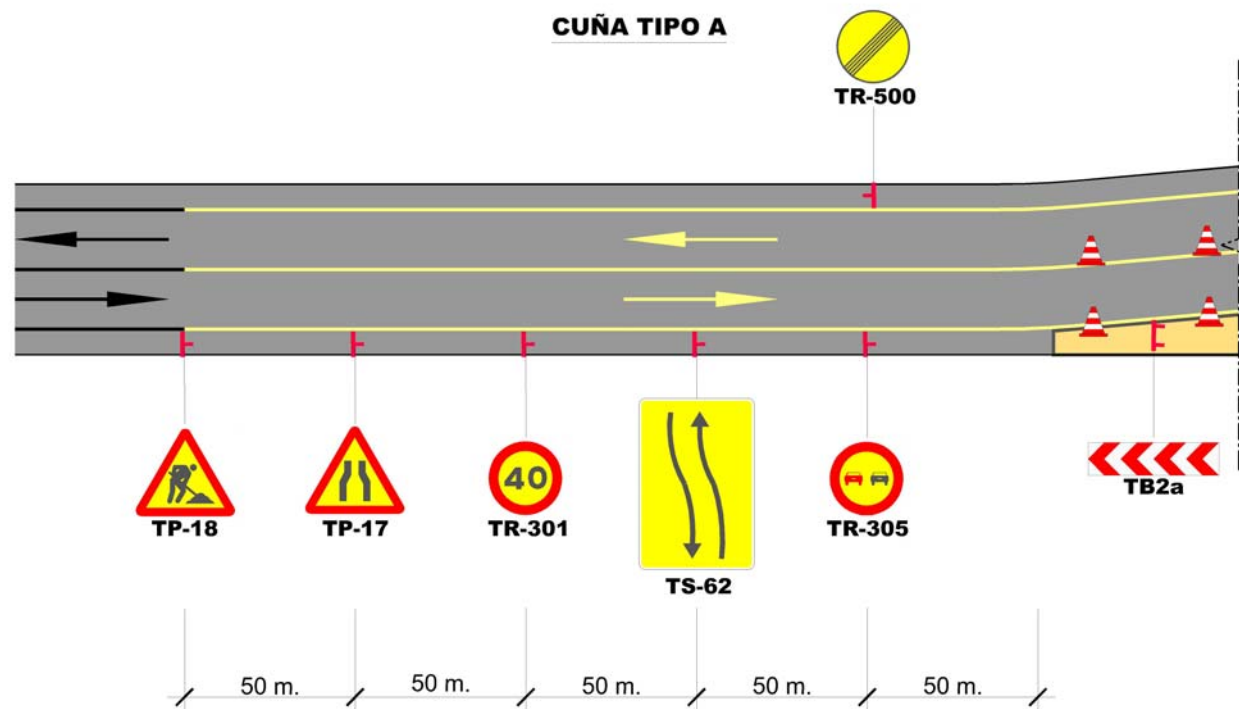
- Cada una de las actuaciones a ejecutar ha sido diseñada para mantener los desvíos al tráfico a lo largo de las 24 horas del día, sin necesidad de hacer distinción entre el periodo diurno y el periodo nocturno.
- En cada una de las actuaciones se han diseñado todas las fases necesarias para poder ejecutar las obras correspondientes en condiciones de seguridad tanto para los usuarios como para los operarios. Para obtener las máximas garantías de seguridad a la hora de la realización de las obras, se ha dispuesto señalización, balizamiento y defensas propias de obra para separar la zona de ocupación del tráfico rodado.
- Como norma general, y dentro de cada una de las distintas actuaciones, la primera fase de los desvíos al tráfico de cada una de las actuaciones consistirá en la realización del movimiento de tierras y la formación de la explanada.
- Una vez ejecutados el movimiento de tierras y la formación de la explanada, se procederá a la extensión de la capa definitiva del firme en todo el trazado de la actuación, manteniendo en todo momento los movimientos de tráfico existentes en la actualidad. Para ello, se han diseñado todas las fases que se han considerado necesarias.

### 2.2.- SEÑALIZACIÓN

En la ordenación de la circulación se han empleado las siguientes señales, reflejadas en el Catálogo de Elementos de Señalización, Balizamiento y Defensa de la Instrucción 8.3-IC:

- Tipo TP-17: Estrechamiento de calzada.
- Tipo TP-17a: Estrechamiento de calzada por la izquierda.
- Tipo TP-17b: Estrechamiento de calzada por la derecha.
- Tipo TP-18: Obras.
- Tipo TR-01: Ceda el paso.
- Tipo TR-301: Velocidad máxima.
- Tipo TR-302: Giro a la derecha prohibido.
- Tipo TR-303: Giro a la izquierda prohibido.
- Tipo TR-305: Adelantamiento prohibido.
- Tipo TR-500: Fin de prohibiciones.
- Tipo TS-860: cartel amarillo para texto.
- Tipo R-401a: Paso obligatorio.
- Cartel flecha.
- Cartel lateral.

Cuando sea necesario cortar un carril del tronco de la carretera y desviar el tráfico por el sentido contrario, empleando el arcén para dar cabida a los 2 sentidos de circulación, se utilizarán cuñas de señalización Tipo A y B, como las que se muestran en la siguiente imagen, extraídas del Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas del Ministerio de Fomento:



### 2.3.- BALIZAMIENTO

Se han proyectado los siguientes elementos de balizamiento:

- Separación entre tráfico rodado y zona de obra: Barrera New Jersey de plástico y TB-6.
- Zona excluida a la circulación: Panel direccional tipo TB-2.

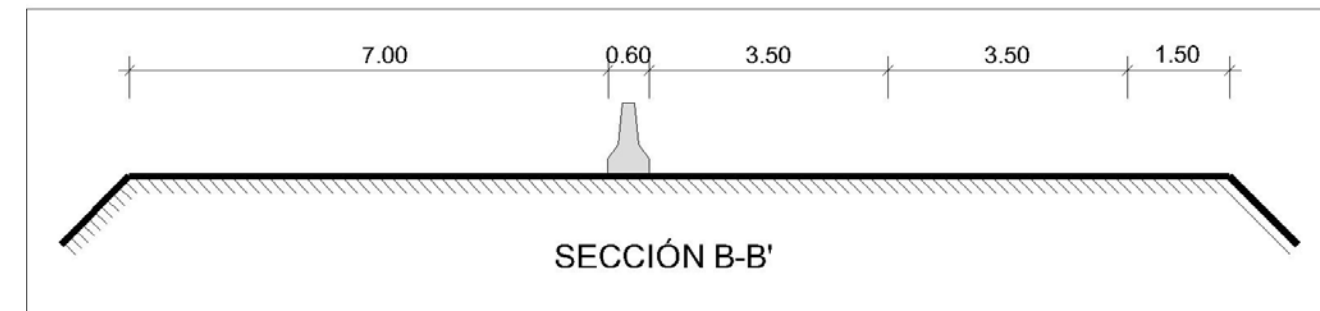
### 3.- SOLUCIONES PROPUESTAS

A continuación se procede a explicar de manera detallada todas las fases necesarias para la ejecución de las obras correspondientes a cada una de las actuaciones estudiadas en la carretera N-340. En el Documento N° 2 Planos, se incluyen los planos explicativos de cada una de estas actuaciones, con la señalización correspondiente y las secciones tipo empleadas para los desvíos en los puntos singulares.

En la siguiente imagen se presenta la leyenda empleada en los planos de los desvíos al tráfico.



Se incluye también un ejemplo de una sección tipo que se ha utilizado en los desvíos al tráfico.



### 3.1.- ACTUACIÓN 692+000:

En esta zona se encuentra la intersección entre la N-340 y la principal vía de comunicación que conecta el núcleo urbano de Redován con el barrio de San Carlos. Este barrio se ha ido construyendo a ambos márgenes de la N-340 convirtiendo la nacional en una travesía, con las pertinentes limitaciones para el tráfico que ello conlleva.

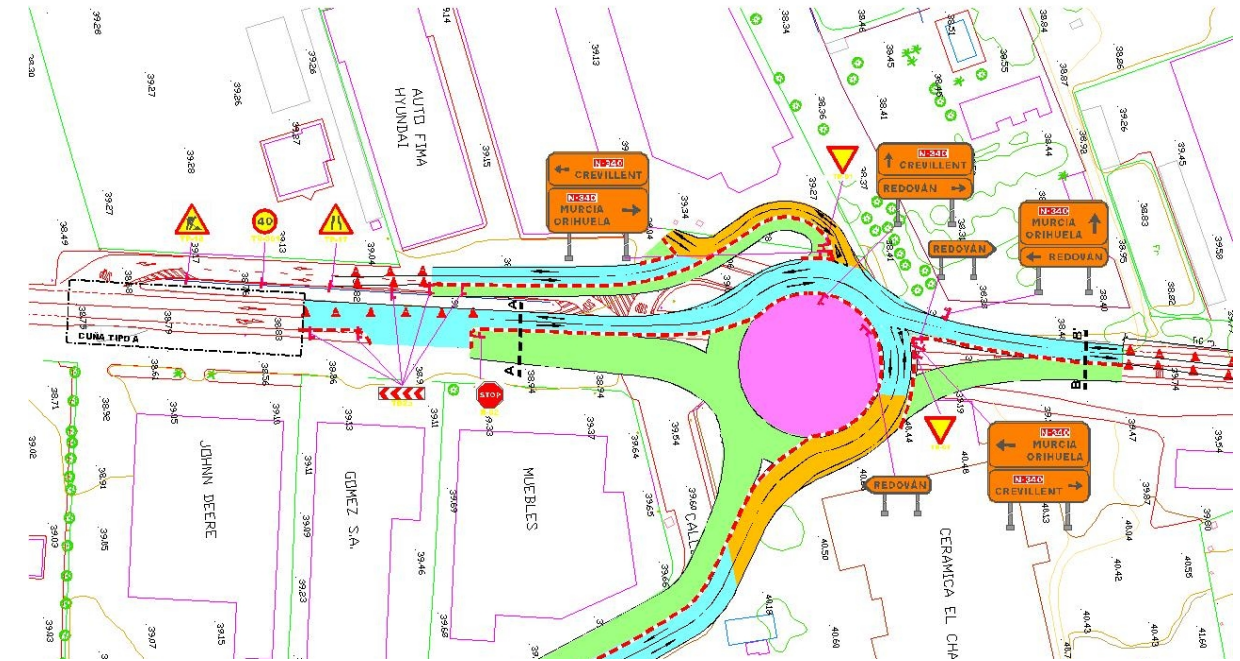
El punto más importante a analizar de esta actuación es la intersección entre la N-340 y la carretera de Redován. Actualmente hay una raqueta para dar acceso a los vehículos que quieren ir a Redován y circulan en sentido Orihuela. En esta raqueta también está permitido el cambio de sentido. Desde esta raqueta se accede a las industrias situadas en el margen izquierdo por medio de una vía de servicio bidireccional, la cual tiene otro acceso a la N-340 a 150 m de esta raqueta en sentido Orihuela.

Para ejecutar esta actuación en condiciones de seguridad se han diseñado 5 fases de construcción, que se describen a continuación:

- Fase I: En la primera fase se realizará el movimiento de tierras, la formación de explanada y se extenderán las capas de firme, en aquellas zonas donde no exista actualmente calzada y sea necesario construirla.
- Fase II: En la segunda fase se extenderá la capa de rodadura definitiva en los siguientes tramos:
  - El carril derecho del tronco de la carretera.
  - Carril derecho del acceso a Redován.
  - Carril izquierdo del acceso al polígono.
  - La glorieta, entre el lado Sur del tronco de la carretera y el acceso a Redován.

Los 2 sentidos de tráfico del tronco de la carretera se desviarán por el carril izquierdo sentido Crevillente, empleando también el arcén para el tránsito de vehículos, quedando carriles de 2,5 metros de anchura.

En esta segunda fase se demolerá el interior de la glorieta.



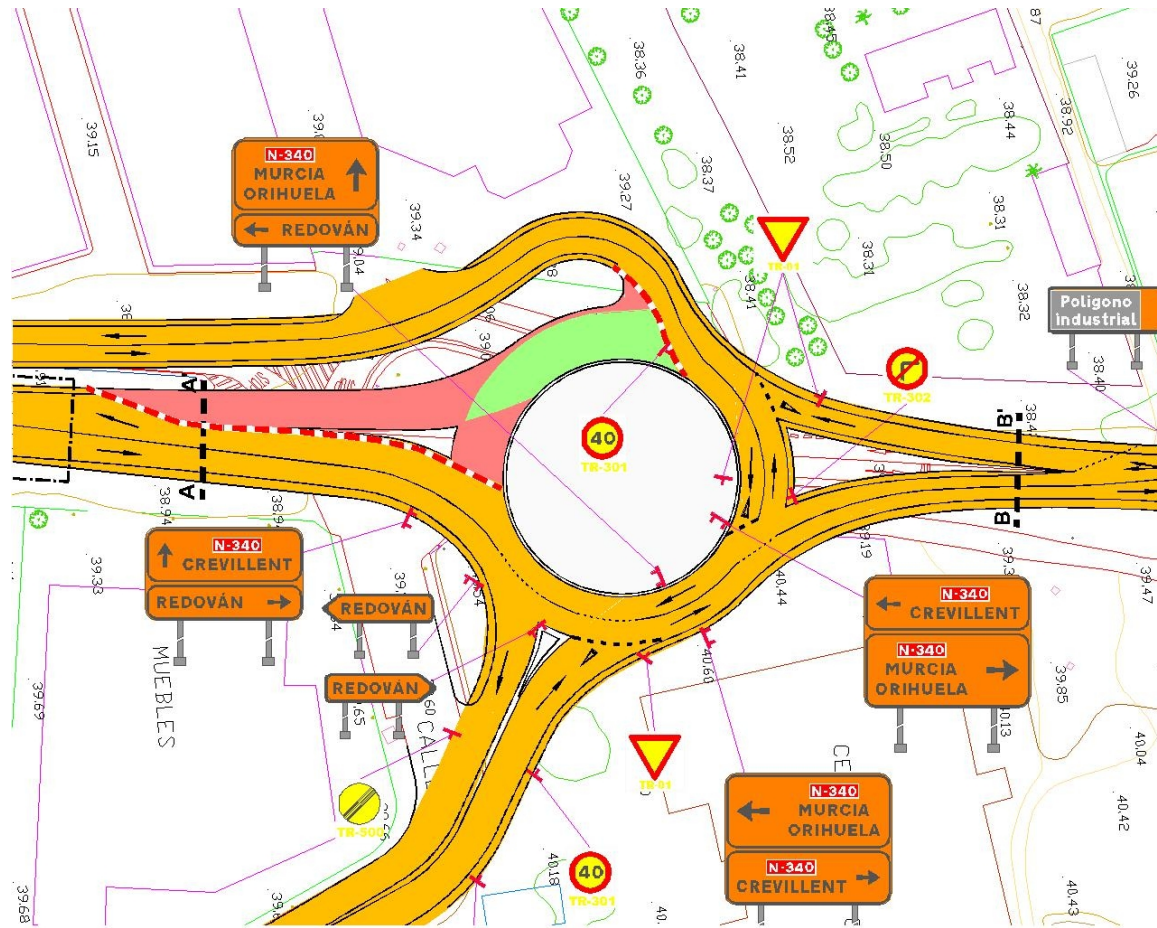
- Fase III: En la tercera fase se extenderá la capa de rodadura definitiva en los siguientes tramos:
  - El carril izquierdo del tronco de la carretera.
  - El carril izquierdo del acceso a Redován.
  - El carril derecho del acceso al polígono.
  - La glorieta, entre el lado Norte del tronco de la carretera y el acceso al polígono.

Los 2 sentidos de tráfico del tronco de la carretera se desviarán por el carril derecho sentido Crevillente, empleando también el arcén para el tránsito de vehículos, quedando carriles de 2,5 metros de anchura.

- Fase IV: En la cuarta fase se extenderá la capa de rodadura definitiva en la glorieta, entre el lado Sur del tronco de la carretera y el acceso al polígono.

Los 2 sentidos de tráfico del tronco de la carretera se desviarán por el carril derecho sentido Crevillente, empleando también el arcén para el tránsito de vehículos, quedando carriles de 2,5 metros de anchura.





**3.2.- ACTUACIÓN 697+500:**

El principal cometido de esta actuación es mejorar un de las entradas más importantes al polígono de Mos del Bou, ya que actualmente es un punto conflictivo dentro de la N- 340.

En la actualidad hay una glorieta partida con distintas vías que confluyen, en algunos casos demasiado tangentes, lo que hace que algunos vehículos tracen la glorieta como si se tratase de una recta.

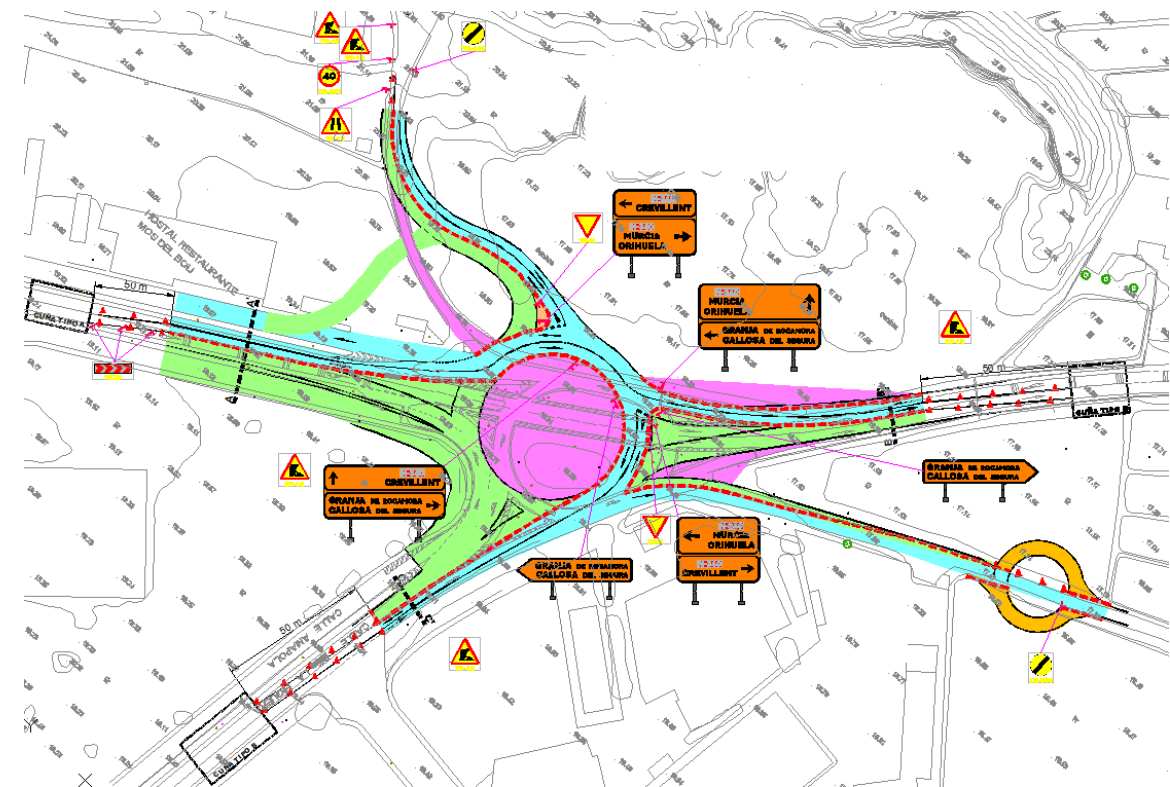
Para ejecutar esta actuación en condiciones de seguridad se han diseñado 6 fases de construcción, que se describen a continuación:

- Fase I: En la primera fase se realizará el movimiento de tierras, la formación de explanada y se extenderán las capas de firme, exceptuando la capa de rodadura, en aquellas zonas donde no exista actualmente calzada y sea necesario construirla.
- Fase II: En la segunda fase se extenderá la capa de rodadura definitiva en los siguientes tramos:
  - El carril derecho del tronco de la carretera.
  - La vía de servicio de la margen derecha.

- Carril derecho del acceso Sur al polígono.
- Carril izquierdo del acceso Norte al polígono.
- Lado izquierdo del ramal de acceso al Camino Viejo de Alicante, así como la glorieta situada en dicho ramal.
- La glorieta, entre el lado Oeste del tronco de la carretera y el acceso Sur al polígono.
- Carril de acceso a la vía de servicio de la margen izquierda al camino.

Los 2 sentidos de tráfico del tronco de la carretera se desviarán por el carril izquierdo sentido Crevillente, empleando también el arcén para el tránsito de vehículos, quedando carriles de 2,5 metros de anchura.

En esta segunda fase se demolerán el antiguo acceso norte al polígono, el interior de la glorieta y la antigua calzada de la carretera que no se utilizará en un futuro.



Fase III: En la tercera fase se extenderá la capa de rodadura definitiva en los siguientes tramos:

- El carril izquierdo del tronco de la carretera.
- El carril derecho del acceso Norte al polígono.
- El carril izquierdo del acceso Sur al polígono.
- Lado derecho del ramal de acceso al Camino Viejo de Alicante.



