

ANEJO 22

SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y SEMAFORIZACIÓN

ÍNDICE GENERAL

1	SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO.....	5
1.1	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	5
1.1.1	Marcas longitudinales discontinuas.....	5
1.1.2	Marcas longitudinales continuas.....	5
1.1.3	Marcas transversales.....	6
1.1.4	Flechas.....	6
1.1.5	Inscripciones	6
1.1.6	Otras marcas	6
1.2	SEÑALIZACIÓN VERTICAL.	6
1.2.1	Criterios generales	6
1.2.2	Criterio de implantación.....	7
1.2.3	Reglamentación. Señales tipo R.	7
1.2.4	Orientación. Señales tipo S.	7
1.2.5	Otras señales.....	8
2	SEMAFORIZACIÓN.....	8
2.1	INFRAESTRUCTURA EXISTENTE.....	8
2.2	DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA.....	8

1 SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO

Los sentidos de circulación han sido definidos por el Servicio de Circulación y Transporte e Infraestructuras del Transporte del Ayuntamiento de Valencia. A partir del establecimiento de los sentidos de circulación y de la estimación del tráfico que previsiblemente se generará en el ámbito, es necesario configurar la señalización del mismo de manera que se conduzcan los flujos dentro del mismo con la mayor seguridad y eficiencia posible.

Los criterios generales que se han seguido para estructurar la señalización de la actuación han sido:

- MÁXIMA SEGURIDAD en la circulación y MÁXIMA ACCESIBILIDAD: por tratarse de una zona residencial de calles secundarias en las que se integra una dotación escolar se ha considerado una velocidad máxima en todo el conjunto de 30 km/h; se han posibilitado todos los giros, asegurando sin embargo su seguridad mediante un establecimiento claro de las prioridades y las paradas obligatorias (STOP).
- PRIORIZACIÓN de movimientos en los viales principales: de modo que los flujos de entrada / salida y de distribución se vean facilitados.
- COMODIDAD para la circulación de peatones dentro de la actuación y COMPATIBILIDAD con el tráfico rodado: estableciendo adecuadamente todos los pasos de peatones necesarios y señalizándolos correctamente para que sean advertidos por los conductores.

Para la realización de la señalización en el presente proyecto se han seguido las recomendaciones y normativas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. A continuación se reflejan las diferentes normas utilizadas, en función del tipo de señalización.

- Orden FOM 534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC SEÑALIZACIÓN VERTICAL, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 5 de abril de 2014).
- "SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN" Tomo II. Catálogo y significado de las señales. Publicado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en junio 1992 y basado en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, del 2 de Marzo de 1990.

1.1 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

Se considera señalización horizontal las marchas viales realizadas por medio de pintura, representando palabras, líneas o símbolos sobre los elementos de la vía, con lo que contribuyen a la regulación del tráfico.

Las marcas longitudinales empleadas serán las correspondientes a las contempladas por la norma 8.2-I.C. del 16 de julio de 1987 donde se establece la siguiente clasificación:

- Marcas longitudinales discontinuas, M-1
- Marcas longitudinales continuas, M-2
- Marcas transversales: M-4
- Flechas, M-5
- Inscripciones, M-6
- Otras marcas, M-7

1.1.1 Marcas longitudinales discontinuas

Línea discontinua, M-1.12: Se empleará para delimitar el borde de calzada junto a bordillo. Tendrá un ancho de 0,15 m.

1.1.2 Marcas longitudinales continuas

Para indicación de borde de calzada, M-2.2: Se empleará para delimitar el borde de calzada junto a bordillo indicando la prohibición de parar, tendrán un ancho de 0,15 m.

1.1.3 Marcas transversales

Marcas transversales discontinuas: Se disponen a lo ancho del carril de un mismo sentido. Son de este tipo:

- Línea de detención, M-4.1: Se sitúa en los accesos a los viales principales, en aquellas intersecciones que cuenten con un STOP y en pasos de peatones, en las que la parada es preceptiva. Tendrá un ancho de 0,4 m.
- Paso para peatones M-4.3: Se sitúa en los cruces de viales interiores, en los lugares indicados. Tendrá 0,5 m de ancho y una separación de 0,5 m.
- Paso para ciclistas M-4.4: Se sitúa en los cruces de viales, en los lugares indicados. Tendrá 0,5 m de ancho y una separación de 0,5 m.

1.1.4 Flechas.

Las flechas que se utilizarán serán de las siguientes tipologías:

- M-5.2: tanto en sus versiones de frente; a la derecha; a la izquierda; de frente y a la derecha / izquierda; y a la derecha/izquierda simultáneamente.

1.1.5 Inscripciones

Su misión es proporcionar información complementaria a la señalización vertical.

- STOP, M-6.3: se situarán antes de la línea de detención.

1.1.6 Otras marcas

- Línea discontinua, M-7.3 y M-7.4: Se emplearán para delimitar las zonas de estacionamiento en línea y batería. Tendrá un ancho de 0,1 m.

1.2 SEÑALIZACIÓN VERTICAL.

Los elementos de señalización vertical que deben ser empleados cumplirán las indicaciones de la Norma 8.1-I.C. de Señalización Vertical de 20 de marzo de 2014 en el que, de acuerdo al Catálogo Oficial de Señalización Vertical se establece la siguiente clasificación:

- Señales de advertencia de peligro, tipo P.
- Señales de Reglamentación, tipo R.
- De Prioridad.
- De prohibición o entrada
- De prohibición o restricción
- Señales de Obligación, tipo R

Según las indicaciones de la norma 8-1-I.C. "Señalización vertical" y las prescripciones del Catálogo Oficial de Señales Verticales, la señalización vertical está constituida por postes y señales, tal y como queda indicado en los planos de señalización.

1.2.1 Criterios generales

- **DIMENSIONES:** El tamaño de las señales será el correspondiente a una carretera convencional sin arcén. El diámetro para las señales circulares y el lado de las cuadradas será de 600 mm, mientras que el lado de las señales triangulares será de 900 mm. Las señales octogonales serán de 600 mm de doble apotema.
- **COLORES:** En función de la tipología de la señal. En el caso de carteles de indicación, tal y como indica la norma, se empleará letra negra normalizada sobre fondo blanco.
- **RETROREFLECTANCIA:** Se debe garantizar la retroreflectancia de todos los elementos empleados en la señalización vertical. Para ello, se deberá utilizar cualquier sustrato además de la pintura o lámina no reflectante. Dadas las condiciones de visibilidad óptima con las que

se diseña los viales, y considerando que se producen las condiciones similares a las que una carretera convencional, se establece como necesario los siguientes niveles de retrorreflexión:

- Señales de código nivel 1
 - Carteles y paneles complementariosnivel 2
- IDIOMAS: El grafiado de la señalización informativa se realizará en las dos lenguas oficiales, debiéndose obtener la conformidad municipal previa a su colocación.

Puesto que prácticamente la totalidad de las señales de código que se deben emplear son de advertencia de peligro o de prohibición, se exigirá la utilización de un nivel 2 para la totalidad de las señales.

Un nivel de retrorreflexión 2 lo proporcionan aquellos materiales reflectantes compuestos a partir de microesferas de vidrio encapsuladas entre una película externa, pigmentada con los colores adecuados, y una resina o aglomerante transparente y pigmentada apropiadamente. La resina, en su parte posterior, estará sellada y dotada de un adhesivo sensible a la presión o activable por calor el cual, a su vez, aparecerá protegido por una lámina de papel con silicona o de polietileno.

1.2.2 Criterio de implantación.

A la hora de definir la implantación de una señal de circulación se tendrá en cuenta las siguientes circunstancias:

- VISIBILIDAD: Se debe garantizar en todo momento que la señal es vista. La velocidad de circulación de los viales interiores (30 km/h) no debe suponer un impedimento, por lo que se presta especial importancia a los posibles obstáculos físicos así como a la ubicación de la señal. En este sentido, se garantizará que la señal esté situada en la dirección de las visuales del conductor durante la conducción.
- ALTURA: En zona urbana, la norma contempla un límite de 2,2 m como diferencia de cota entre el borde inferior de la señal y la acera en la que esté ubicada.

1.2.3 Reglamentación. Señales tipo R.

Las señales de reglamentación son de obligado cumplimiento.

- PRIORIDAD: Pertenecen a este grupo las señales R-1 de Ceda el Paso y R-2 correspondiente al STOP, detención obligatoria. La señal R-2 se utilizará en los viales que convergen en los viales perimetrales, mientras que la señal R-1 se utilizará en las demás intersecciones.
- PROHIBICIÓN DE ENTRADA: Incluye la señal R-101, de entrada prohibida. Se situará en las intersecciones de los viales perimetrales, en aquellos puntos que puedan presentar problemas de confusión sobre el sentido de marcha permitido.
- OBLIGACIÓN: Pertenecen a esta tipología las señales de sentidos obligatorios. Incluye las señales R-400a y R-400b. Se situarán en aquellos puntos donde sea necesario marchar un sentido obligatorio de circulación.
- PROHIBICIÓN DE GIRO: Se empleara la señal R-302 y R-303 para indicar la prohibición de giro en uno u otro sentido. En las intersecciones con los viales de distribución, se complementará la señalización con señales de prohibición de entrada y de obligación de sentido (ya comentadas) que contribuyan a establecer claramente el sentido de la marcha que se debe utilizar.

1.2.4 Orientación. Señales tipo S.

- INDICACIONES GENERALES: Se emplearán señales tipo S-11 para indicar el sentido de circulación del vial.

1.2.5 Otras señales.

- INDICACIÓN DE PELIGRO ZONA ESCOLAR: Se emplearán señales rectangulares que integran la señal de peligro P-21 y texto de ATENCIÓN.

2 SEMAFORIZACIÓN

2.1 INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

La red de semaforización existente se ubica en las intersecciones de la Avenida Primero de mayo con la calle San Vicente Mártir y con la calle Carteros.

El equipo semafórico en la intersección de la calle San Vicente Mártir con la avenida Primero de mayo está formado por dos báculos y una columna equipados con grupos de lentes para cortar el tráfico en la calle San Vicente Mártir y permitir la incorporación de los vehículos de la avenida Primero de mayo.

El equipo semafórico en la intersección de la Avenida Primero de Mayo con la calle Carteros está formado por cuatro báculos y cuatro columnas, permitiendo la regulación de tráfico y el paso de peatones.

2.2 DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA

No se prevé la colocación de nuevos semáforos en la actuación, siendo suficientes los existentes ya descritos anteriormente.