



## **APENDICE 11**

### **CIRCULAR 01/06 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA**



## **CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA 1/06 “INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE SEÑALIZACIÓN Y AFECCIONES AL TRÁFICO EN LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD EN AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y VIAS RÁPIDAS DE LA RED FORAL”**

### **Exposición de Motivos**

La red viaria de Bizkaia, de alta capacidad, se puede catalogar como de “red madura”.

Cada vez resultan más frecuentes aquellas actuaciones encaminadas a lograr una nueva configuración de los movimientos implicados en determinados enlaces y/o tramos de nuestras autopistas (Inicios de ramales de “salida”, finalización de ramales de “llegada”, secuencia de ramales consecutivos según sentido de la marcha, bifurcaciones, convergencias y sobre todo, trenzados). De igual manera, las ampliaciones de capacidad en segmentos básicos de autopistas son obras que se presentan de manera frecuente.

Es por ello que, desde la Dirección General de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia se entiende como una exigencia ineludible el avanzar más allá de las determinaciones que las normativas técnicas de obligado cumplimiento especifican al objeto de garantizar la seguridad de los usuarios de la vía, avanzando hacia determinaciones que permitan minimizar las afecciones que sobre la calidad del servicio espera el usuario de la red, de manera que las actuaciones se produzcan en horarios menos frecuentados, con criterio uniforme en todos los casos (con independencia del equipo de Dirección de Obra interviniente) y que las obras no supongan una variación brusca sobre los estándares esperados.

De esta manera

- La ejecución de determinados tajos que supondrían reducción de capacidad, sólo se podrían ejecutar en condiciones favorables y en períodos no lectivos



- La intensificación del balizamiento, señalización e iluminación hasta valores objetivos no sujetos a controversia u opinión
- La determinación de una vejez máxima para las superficies de rodadura no definitivas

deberán garantizarse mediante las instrucciones técnicas recogidas en la presente Circular.

## DISPOSICIÓN

Esta Dirección General de Obras Públicas dispone como de obligado cumplimiento en los proyectos de futura redacción y en vías de redacción, así como en los proyectos, tanto de futura licitación, en licitación o en construcción, ya sea por la acción propia de la acción presupuestaria de este Departamento, o la de las Sociedades Públicas (Bideak, Interbiak) así como de actuaciones convenidas o concertadas, llevadas a cabo por terceros, pero dentro del ámbito de la Red Foral de Carreteras de vías de alta capacidad: AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍAS RÁPIDAS, la aplicación de los siguientes criterios e instrucciones técnicas:

### INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO SIN MENOSCABO DE LAS NORMAS TÉCNICAS VIGENTES 8.3 Y OTRAS (MANUAL DE SEÑALIZACIÓN DE OBRAS FIJAS, ARROWS...)

- a. En horario laboral (7 h / 22 h) de días laborables se dispondrán como mínimo de 2 carriles / sentido ( $> 3,25$  m). La reducción en más carriles deberá estar justificada mediante un detallado estudio y análisis de tráfico y capacidad de la vía y sólo se producirá de manera excepcional y mediante aprobación de la Dirección General responsable de la obra tras el informe técnico elevado por el Director de a Obra.
- b. Actuaciones fuera de este horario que impliquen reducción de esta oferta ya sea por la realización de bypass/corte, etc. se deberá comunicar a MKZ / Estructura Dirección del Departamento (Dtor./ Subdir./ Dtor. Obra) Responsable del Gabinete de Comunicación (Aitor Díaz) con antelación mínima de 24 h



- c. De igual manera, actuaciones fuera del horario señalado, con afección al nivel de servicio (reducción/ corte/ bypass) sólo se producirán si no se pronosticaran fenómenos meteorológicos extremos: lluvias intensas y persistentes, nieve, heladas, niebla.
- d. Se deberá repintar al menos, una vez al mes TODA la pintura negra y amarilla de la obra que afecta a enlaces y tronco de la autovía en cuestión.
- e. Se deberán realizar de forma periódica trabajos de limpieza y retirada de obstáculos y piedras de la calzada, que pudieran haber saltado desde la zona de trabajo o caída desde los camiones de obra, con el fin de evitar su presencia en la autopista y el consiguiente riesgo de accidente para los usuarios.
- f. Los puntos donde se dispongan by passes/ zonas conflictivas y aquellos donde se vayan a producir el inicio de la reducción permanente de sección deberán iluminarse.

Además de disponerse las 24 h del día de cascadas destellantes de balizas que guíen el trazado.

Se complementará con elementos de balizamiento a base de captafaros que estarán adheridos bien al pavimento o al sistema de contención (si existiera). En situación de obra con lluvia la marca vial no suele ser claramente visible, por lo que se debería adoptar toda medida que mejore las condiciones de seguridad del usuario durante la conducción especialmente en situaciones adversas.

- g. En ramales de enlace, curvas donde se disponga una reducción de velocidad superior al 30% del tramo precedente, puntos de desvíos provisionales y de reducción de sección transversal, la circulación sobre superficies “no definitivas” quedará limitada a una vejez máxima de dicha superficie
  - Superficie fresada será inferior a 72 h.
  - Capa intermedia con árido calizo inferior a 1 mes.

En el resto de tramos,



- Capa intermedia con árido calizo inferior a 2 meses

En caso que se prevean duraciones superiores se extenderá con árido ofítico, los espesores superiores o se realizará una extensión de lechada bituminosa, que regenere los estándares de adherencia.

- h.** El responsable de Seguridad y Salud de la obra realizará cada mes un informe específico sobre los accidentes de circulación dentro de la obra y del cumplimiento de las medidas apuntadas así como del balizamiento y señalización de la misma, tanto en situación ordinaria como en los desvíos/by pass y cortes realizados.

Se deberá realizar la revisión/ auditoria de seguridad vial, durante la fase de obra, con el fin de evaluar los posibles riesgos que existan para todos los usuarios. Como resultado, se deberán proponer las medidas que eliminarán las posibles deficiencias/carencias existentes.

Este proceso de revisión de la señalización de la obra deberá realizarlo un organismo/ente/empresa externa a la encargada de la realización de las obras.

- i.** Realización, de manera periódica (semanal), de una revisión de la situación y estado de la señalización y balizamiento de obra existente en la autopista. De esta manera, se evitarán las situaciones en las que se encuentre en mal estado, en situación inadecuada o que no resulte visible.

Como medida adicional en este proceso, se deberá verificar los niveles de retrorreflexión de la señalización (vertical y horizontal) de la obra.

Bilbao a 1 de febrero de 2006

El Director General de Obras Públicas

Carlos Estefanía Angulo