

INSTRUCCIÓN NÚMERO 1/2007, de la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico, sobre las condiciones técnicas para la instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados en las Travesías de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura.

Tradicionalmente se han considerado las travesías de población como una parte no diferenciada del resto de la carretera, de forma que al atravesar la localidad se mantiene en muchos casos el trazado y la sección de los tramos interurbanos. En la mayoría de los casos únicamente se cuenta con la instalación de señalización vertical de limitación de velocidad.

Si esta limitación de velocidad no se respeta, la travesía se convierte en más peligrosa que el tramo interurbano, ocasionando una mayor accidentalidad y pérdida de calidad de vida de los residentes en la cercanía de la misma.

Uno de los principales problemas de las travesías es que, en apariencia, no se diferencian del resto de la carretera interurbana, lo cual puede incitar al conductor a circular de igual manera en ambos tramos. Por tanto, es primordial conseguir una diferenciación clara entre travesía y carretera interurbana.

A continuación se detallan las diferentes medidas a emplear para conseguir la moderación de velocidad en travesías en aras de una mayor seguridad.

Las mínimas y más habituales medidas moderadoras de velocidad aplicadas en estas zonas son las limitaciones de velocidad mediante señalización vertical y la instalación de semáforos limitadores. Medidas, que utilizadas de forma aislada, sin complementarse con otras, como los semáforos de limitación de velocidad que colocados en las entradas de las localidades no son plenamente eficaces.

Con objeto de avanzar en la mejora de la seguridad vial urbana, en lo correspondiente a la red de carreteras, procede dictar instrucciones en aras a la posibilidad de instalación por parte de los Ayuntamientos de nuevas medidas que, sin generar un perjuicio notable a los vehículos circulantes, permitan conseguir una reducción efectiva de su velocidad cuando circulan por las travesías.

Dentro de estas medidas se considera que los denominados "Pasos Peatonales Sobreelevados" combinan varias ventajas entre las que cabe destacar, la reducción efectiva de la velocidad de circulación, la escasa afección a los vehículos y la identificación y protección de los pasos peatonales.

La eficacia de estas instalaciones está respaldada por la utilización en otros países de nuestro entorno, así como experiencias similares en España.

En el procedimiento para la instalación de "Pasos Peatonales Sobreelevados" interviene la Dirección General de Infraestructuras, tanto cuando la iniciativa la tiene la propia Junta de Extremadura como titular de la vía, como cuando la tienen los Ayuntamientos.

Por todo ello, y en virtud de las facultades que me atribuye el artículo 59 de la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura, y de la Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura, se dicta la presente Instrucción.

PRIMERO.- Objeto.

La presente Instrucción tiene por objeto establecer las condiciones a tener en cuenta para la construcción de Pasos Peatonales Sobreelevados (Moderadores de Velocidad) en las travesías de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura, tanto cuando se ejecuten a iniciativa de esta Administración como cuando se ejecuten a iniciativa de los Ayuntamientos.

SEGUNDO.- Definición de un Paso Peatonal Sobreelevado.

Se denomina Paso Peatonal Sobreelevado a la pequeña elevación de la franja de calzada destinada al paso de peatones y señalizada como tal, cuya forma y dimensiones se definen en los anexos I y II de esta Instrucción.

TERCERO.- Construcción de Pasos Peatonales Sobreelevados.

1.- Corresponde a la Dirección General de Infraestructuras informar con carácter previo y vinculante la construcción por parte de los Ayuntamientos, de Pasos Peatonales Sobreelevados en las travesías de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura, cuando dicha actuación se pretenda ejecutar por los Ayuntamientos. A tal efecto, el Ayuntamiento interesado presentará, en el Registro General de la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico o en cualquiera de los registros habilitados al efecto de conformidad con el artículo 38 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, y dirigida a la Dirección General de Infraestructuras, la solicitud de emisión de informe a la que se acompañará un croquis de la travesía y situación de los pasos que se pretenden instalar.

Comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y emitidos los correspondientes informes previos por el Servicio de Carreteras, se elevará el expediente para su informe al Director General de Infraestructuras. En dicho informe se establecerán las condiciones que habrán de cumplirse en caso de emitirse con carácter favorable, o los motivos que fundamentan su carácter desfavorable.

El informe se emitirá a reserva de las licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de tercero, y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrá en ningún caso la cesión del dominio público, ni la asunción por la Administración de la Junta de Extremadura de responsabilidad alguna respecto del titular del informe o de terceros.

2.- Cuando los Pasos Peatonales Sobreelevados se ejecuten a instancias de la Junta de Extremadura, como Administración titular de la vía, la Dirección General de Infraestructuras estará sujeta en su actuación a las condiciones previstas en la presente Instrucción.

CUARTO.- Atribuciones en la construcción y conservación de los Pasos Peatonales Sobreelevados.

La construcción de los Pasos Peatonales Sobreelevados será por cuenta del Ayuntamiento que ejecute la instalación o, en el caso de que se instalen a iniciativa de la Junta de Extremadura, por ésta, incluyendo tanto la obra civil, como la señalización vertical y horizontal, drenaje y alumbrado público, debiendo ajustarse a las condiciones establecidas en el informe. En ambos casos, la Dirección General de Infraestructuras será quien tenga la potestad de suprimirlo u optar por su mantenimiento en función del bien general y / o criterios técnicos.

La conservación de los Pasos Peatonales Sobreelevados corresponderá al Ayuntamiento del término municipal en el que se encuentren dichos pasos como elemento funcional de la travesía”.

QUINTO.- Medidas de protección de la legalidad en el ámbito de los Pasos Peatonales Sobreelevados.

La Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico podrá disponer la suspensión de las obras y la suspensión de usos no informados previamente, informados desfavorablemente, o que no se ajusten a las condiciones fijadas en el respectivo informe. La paralización será notificada al correspondiente Ayuntamiento.

La Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico, sin perjuicio de las sanciones o responsabilidades que resultaran procedentes de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura, deberá adoptar una de las siguientes decisiones:

- Requerir al Ayuntamiento interesado la presentación de la solicitud de informe en un plazo de quince días, a los efectos de legalización de las obras realizadas mediante la emisión del correspondiente informe en el caso de que las mismas cumplieran con la presente Instrucción y no se hubiera recabado previamente dicho informe.
- Ordenar la demolición de las obras no informadas previamente y no susceptibles de obtener un informe favorable, así como de las obras no ajustadas a las condiciones establecidas en el informe obtenido previamente.

En todo caso se estará a lo dispuesto en los artículos 49 y 50 de la Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura

SEXTO.- Transitoriedad.

La presente Instrucción será de aplicación a los Pasos Peatonales Sobreelevados que, antes de su entrada en vigor, existan en las carreteras de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura incluidas en el ámbito de aplicación de esta Instrucción, con arreglo al siguiente procedimiento:

En el plazo máximo de DOCE meses, contados a partir de la entrada en vigor de esta Instrucción, la Dirección General de Infraestructuras regularizará, de oficio o a instancia del Ayuntamiento interesado, la situación de los Pasos Peatonales Sobreelevados ya existentes, informando favorablemente aquellos que cumplan sustancialmente con las condiciones técnicas recogidas en la misma.

En el caso de que algún Ayuntamiento los hubiera construido y no fuera posible la emisión de informe favorable según lo dispuesto en el párrafo anterior, les será de aplicación las medidas recogidas en el apartado Quinto de la presente Instrucción. Asimismo, la presente Instrucción será de aplicación a las posibles solicitudes de informe que en esta materia estuvieran registradas.

SÉPTIMO.- Entrada en vigor.

La presente Instrucción entrará en vigor el día 2 de abril de 2007.

Mérida, a 30 de marzo de 2007.

EL DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

Fdo Javier Manso Rapado

ANEXO I

Condiciones Técnicas para la instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados (Moderadores de Velocidad) en las Travesías de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura.

PRIMERO.-Objeto.

Las presentes condiciones técnicas tienen como objeto establecer los requisitos de implantación y ubicación de Pasos Peatonales Sobreelevados en los tramos de carretera que tengan consideración de Travesía de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura.

Igualmente estas condiciones técnicas recogen los principios de diseño y construcción de dichos Pasos Peatonales Sobreelevados, así como la de la señalización horizontal y vertical que, obligatoriamente, debe acompañar a esta instalación.

SEGUNDO. Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación de estas condiciones son las travesías de las carreteras de la Junta de Extremadura, las cuales se encuentran definidas en la Ley de Carreteras de Extremadura, Ley 7/1995, de 27 de abril, en el Artículo 3º apartado p).

No se aplicará estas condiciones:

1. En los tramos de la Red de Carreteras que no tengan la consideración de Travesía. A estos efectos:

- Se considerará travesía la parte de un tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud, y un entramado de calles al menos en uno de sus márgenes.
- Se considerará tramo urbano de una carretera la que discorra por un suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado; en su defecto, la delimitación del suelo urbano se realizará con los criterios establecidos en la Ley 15/2001, de 14 de abril, del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura, y disposiciones que la desarrollen.

2. En aquellos tipos de carretera en que no esté permitido su emplazamiento de conformidad con el apartado Quinto del presente Anexo. Tramos excluidos.

TERCERO- Criterios a considerar.

Los criterios técnicos por los que se rige la implantación de los Pasos Peatonales Sobreelevados se basan en un compromiso entre los siguientes factores:

- Tráfico, estudio de la I.M.D. existente.
- Velocidades reales de circulación, limitación de velocidad.
- Motivo (social) que lo justifica.
- Existencia de alternativas.

La instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados debe circunscribirse a todas las carreteras de la Red Básica, Intercomarcal y Local, excluyéndose aquellas que tengan un tráfico superior a 4000 vehículos/día.

Estos se recomiendan únicamente en puntos muy concretos donde se produzca un importante flujo de peatones como las cercanías de centros de salud, entradas a parques o centros comerciales. También en puntos donde se tenga constancia de una elevada accidentalidad.

Su disposición debe estar precedida de señalización vertical de advertencia y de situación.

CUARTO.- Emplazamiento.

1. Se podrán instalar en un tramo recto de carretera o un tramo curvo de radio superior a 200 m. Se instalarán a una distancia superior a 40 metros de curvas de radio inferior a 200 m.
2. Se instalarán perpendicularmente al eje de la calzada, ocupando la totalidad de la misma, es decir, ambos carriles de circulación y arceres o zona de aparcamiento si hubiera.
3. La separación entre dos Pasos consecutivos será de 50 metros como mínimo.

QUINTO.- Tramos excluidos.

No se podrán instalarse Pasos Peatonales Sobreelevados en los siguientes casos:

1. En los extremos de la travesía, a distancia inferior a 50 metros del comienzo de la misma.
2. En los tramos de travesías habitualmente utilizados por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias, etc.).
3. En los puentes u obras de fábrica singulares, y en los 25 metros anteriores o posteriores.
4. En tramos de travesías con pendiente superior al 7%.
5. En los tramos de travesías en que existan más de dos carriles de circulación, sin contar los de cambio de velocidad, los de espera ni los de estacionamiento y los de más de 12 metros de anchura, salvo que exista mediana elevada de separación de las calzadas.
6. El radio de curvatura en planta sea inferior a 200 metros.
7. En tramos de travesías con I.M.D. superior a 4.000 vehículos/día.
8. Que la anchura de alguno de los carriles de la calzada exceda de 3,50 m.
9. Que el desagüe superficial de dicha plataforma no esté resuelto mediante unos sumideros, aislados o continuos, que lleven el agua a unos colectores enterrados.
10. Que no haya alumbrado nocturno.

SEXTO.- Geometría.

Los Pasos Peatonales Sobreelevados serán de tipo trapezoidal, de acuerdo con lo que se dispone en los planos publicados como anexo II de la presente Instrucción y con las características siguientes:

- Anchura del paso horizontal superior: 5,00 metros.
- Altura: 10 centímetros (tolerancia +/- 1 centímetro).
- Rampas: Longitud mínima 2 metros (pendiente del 5%).

SÉPTIMO.- Borde de entrada.

El borde de ataque entre la calzada y el Paso Peatonal Sobreelevado debe ser como máximo de 0,5 centímetros de altura; para ello, en el proceso de construcción, se procederá a cajar los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 centímetros y 50 centímetros de anchura.

OCTAVO.- Conexión con la acera.

Si la acera tiene una altura superior a 10 centímetros, se procederá a rebajarla en toda la longitud del paso para permitir la continuidad del camino del peatón. Esta adecuación de la acera se llevará a cabo con los criterios de diseño precisos y reglamentados con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida.

NOVENO.- Drenaje.

Se debe garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del paso. Las posibles soluciones a considerar serán:

- Recoger las aguas pluviales por sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles en la zona de rampa ubicada a mayor cota.
- Colocación, a lo largo de los laterales del paso sobreelevado de elementos que garanticen la evacuación de las aguas, sin perjudicar la conexión entre el paso peatonal y la acera.

DÉCIMO.- Materiales de construcción.

Los materiales empleados en la construcción del paso sobreelevado deberán ser de suficiente calidad con objeto de garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y durabilidad. Se consideran materiales adecuados de construcción el hormigón y preferiblemente, materiales bituminosos.

El coeficiente de rozamiento superficial, propio del material utilizado en la construcción, será igual o superior a 0,45.

UNDÉCIMO.- Señalización viaria.

La señalización viaria horizontal y vertical es de obligada implantación junto con el Paso Peatonal Sobreelevado y deberá ser colocada con el objetivo de informar a los conductores de la presencia de pasos sobreelevados y dictarle las normas de circulación en su zona de influencia.

1. Señalización horizontal.

La señalización horizontal se materializará sobre el propio Paso Peatonal Sobreelevado estando constituida por una serie de bandas blancas transversales situadas en el plano superior; la anchura y la separación de estas bandas será de 50 centímetros, replanteándose de forma que su representación final suponga un dibujo simétrico en la sección transversal de los carriles respecto de su eje, tal y como se refleja en los planos publicados como Anexo II de la presente Instrucción.

Estas bandas se prolongarán 200 centímetros con una forma triangular sobre las rampas de acceso y salida, tal y como se indica gráficamente en los planos del Anexo II.

Se pintarán dos bandas blancas de 50 centímetros de anchura, de forma transversal a la calzada, 25 centímetros antes del inicio de las rampas del paso, de conformidad con lo que se dispone en los planos publicados como Anexo II de la presente Instrucción.

La pintura a utilizar será de plástico dos componentes en frío para aplicación manual.

El componente A de este material, está formado por un vehículo no volátil constituido por la resina, el pigmento, las cargas minerales, normalmente de origen mineral, cuya función es extender el pigmento, aportar blancura y contribuir con un efecto de relleno en la estructura de la pintura; los más usados son: Carbonato cálcico, bari-tas, caolín, talco, cuarzo y mica. Por último, están los agregados anti-deslizantes de media-elevada granulometría. Se suelen usar dolo-mitas, sílices, cristobalita, cuarzo y corindón.

El componente B es un iniciador radicalico tipo peróxido de benzoilo.

Hay que llegar a una solución de compromiso entre la capacidad anti-deslizante y la suciedad que es captada por la rugosidad característica de este material que evite posibles deslizamientos de los peatones y de los vehículos. El valor CRD mínimo exigido es de 45 unidades SRT, medido según la norma UNE-EN 1436.

En cuanto al color blanco, debe cumplir los valores de coordenadas cromáticas y factor de luminancia marcados por la norma UNE-EN 1436.

2. Señalización vertical.

La señalización vertical será de varios tipos.

Dicha señalización vertical debe colocarse en ambos sentidos de acceso a la Travesía y al Paso Peatonal Sobreelevado, de forma que pueda ser leída por los conductores de los vehículos que circulen en ambos sentidos, de acuerdo con lo que se dispone en los planos publicados como Anexo II de la presente Instrucción.

➤ La señalización de advertencia tiene como objetivo alertar al conductor de la presencia de pasos sobreelevados en una determinada travesía. Se colocarán dos tipos de señales de advertencia, cuya ubicación y características se describen a continuación.

○ El primer sistema de advertencia se situará en ambos extremos de la travesía y estará compuesta por dos señales en el mismo poste.

▪ Señal R-301 de limitación de velocidad.

▪ Señal P-15a de advertencia de resalto, con panel complementario tipo S-810.

○ El segundo sistema de advertencia se colocará a una distancia previa de 25 metros del paso y consistirá en una señal P-15, de advertencia de resalto, incluyendo un letrero de definición, con el texto «PASO SOBREELEVADO».

➤ La señalización se situará inmediatamente antes del paso y consistirá en una señal S-13 de paso peatonal, incluyendo un letrero de definición con el texto «PASO SOBREELEVADO».

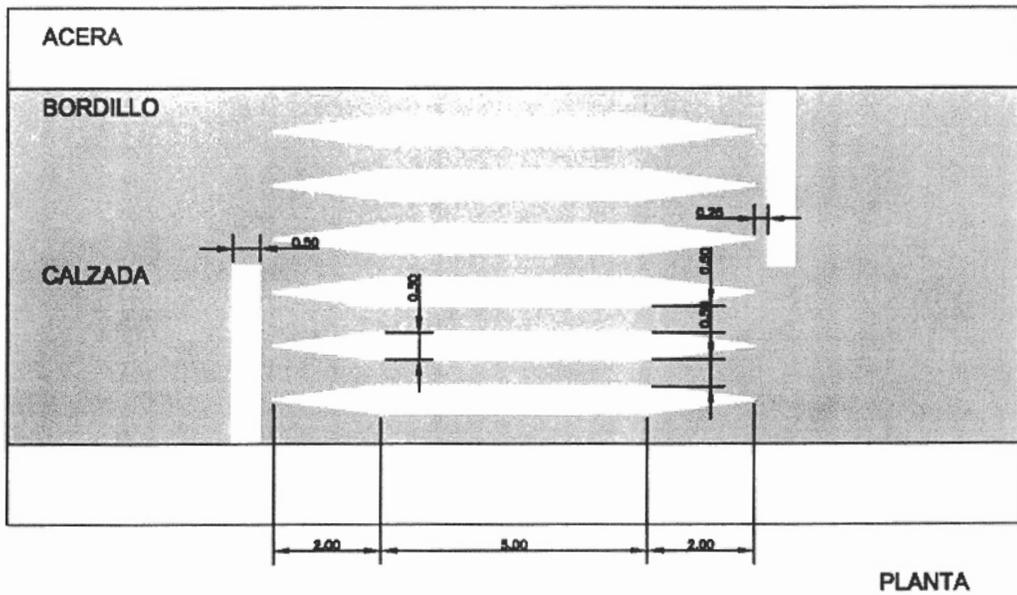
➤ La señal de fin de prohibición se situará inmediatamente después del paso y consistirá en una señal R-501 de fin de la limitación de velocidad.

DUODÉCIMO.- Iluminación.

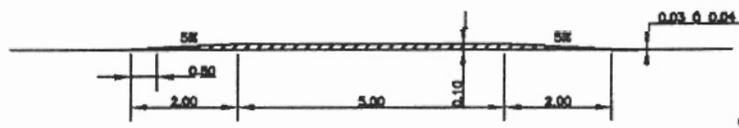
Se procurará que el Paso Peatonal Sobreelevado tenga suficiente iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su viabilidad y localización, así como para la correcta visión de los peatones usuarios de los mismos por parte de los conductores.

ANEXO II

**PLANO DE PLANTA, SECCIÓN Y SEÑALIZACIÓN
DE PASO PEATONAL SOBREELEVADO**



PLANTA



SECCIÓN

