

IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTOS

DE GIJÓN

ANUNCIO. Instrucción sobre la regulación de la instalación de reductores de velocidad en el término municipal de Gijón/Xixón.

Anuncio

La Alcaldía, por Resolución de 26 de noviembre de 2020, aprobó la siguiente instrucción:

INSTRUCCIÓN SOBRE LA REGULACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GIJÓN/XIXÓN

Contenido:

Artículo 1. Objeto de la instrucción.

Artículo 2. Competencia.

Artículo 3. Definición y clasificación de reductores de velocidad.

Artículo 4. Criterios de implantación.

Artículo 5. Prohibiciones.

Artículo 6. Clases de reductores de velocidad.

6.1. Paso de peatones resaltado (PPR).

6.2. Cojín berlinés.

6.3. Bandas reductoras de velocidad.

Artículo 7. Geometría de los reductores de velocidad.

7.1. Pasos de peatones resaltado (PPR).

7.2. Cojín berlinés.

7.3. Bandas reductoras de velocidad.

Artículos 8. Construcción de los reductores de velocidad.

8.1. Borde de entrada.

8.2. Drenaje.

8.3. Materiales de construcción.

8.4. Montaje de reductores prefabricados.

Artículo 9. Señalización viaria.

Anexo. Tablas.

Artículo 1.—Objeto de la instrucción.

La presente Instrucción tiene por objeto regular la instalación de los reductores de velocidad que se implanten en las vías públicas urbanas de titularidad municipal y en las interurbanas cuya gestión corresponda al Ayuntamiento de Gijón, mediante la aplicación de criterios técnicos que determinen tanto su ubicación como su señalización.

Artículo 2.—Competencia.

La conveniencia de instalación de los reductores de velocidad, así como la elección de su modalidad, se establecerá por la Concejalía Delegada en materia de Movilidad.

Artículo 3.—Definición y clasificación de reductores de velocidad.

Se entiende por "reductores de velocidad", los dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía (definición de la Orden FOM/3053/2008).

Los reductores de velocidad obedecen a las siguientes clasificaciones:

- a) Por su geometría:
 - i. Pasos de peatones resaltados (PPRs.).
 - ii. Cojines berlineses.
 - iii. Bandas reductoras de velocidad.
- b) Por su ejecución:
 - i. Ejecutados "in situ".
 - ii. Prefabricados.

Artículo 4.—Criterios de implantación.

Corresponderá a la Concejalía Delegada en materia de Movilidad definir la procedencia, tipo y emplazamiento de los reductores de velocidad que se vayan a instalar en la ciudad, y que serán el complemento a medidas previas de control de velocidad.

- La elección del reductor a implantar tendrá en cuenta, además de su utilidad, la existencia de otros elementos de esta naturaleza ya instalados, buscando homogeneización del conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, mobiliario, etc.)
- De vehículos sobrepasa la velocidad permitida; si bien, se tendrán en cuenta, también otros factores, como la intensidad media diaria del tráfico, la contaminación acústica, el tráfico pesado, el transporte colectivo afectado, los ciclos y motocicletas, el tránsito de vehículos de emergencia, las estadísticas de accidentalidad, las infracciones, la presencia de zonas de especial protección como accesos a centros escolares, centros hospitalarios, o cercanía a parques infantiles, y en general entornos con gran afluencia de peatones.
- En aquellas calles con presencia de líneas regulares de transporte público, escolar, sanitario o con una apreciable circulación de ciclistas, debe estudiarse cuidadosamente la utilización del reductor de velocidad más adecuado para evitar las incomodidades y peligros que éste pueda acarrear.
- La instalación de reductores de velocidad debe respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las salidas y entradas de inmuebles, las paradas de autobuses, las zonas de carga y descarga, las zonas reservadas a otros tipos de usuarios, el drenaje, las recogidas de aguas y el acceso de los servicios de emergencia.
- La calidad, textura, color y tipo de material empleados en los reductores de velocidad deberán garantizar su estabilidad, la unión a la calzada, y su durabilidad.
- En los cambios de pendiente superiores al 5%, el reductor de velocidad se separará a una distancia mínima de 20 metros del punto de inflexión.
- Los reductores de velocidad deberán estar distanciados al menos 50,00 m entre ellos. En los tramos en que haya que poner varios para controlar la velocidad, la máxima separación será de 150,00 m entre ellos.
- Como criterio general, las bandas reductoras de velocidad no se colocarán en las proximidades de zonas residenciales, debido a los ruidos que pudieren generar.

La Concejalía Delegada en materia de movilidad, decidirá en caso de ser necesario, la retirada de los reductores de velocidad que hayan logrado su cometido, o bien que por remodelaciones de la vía en la que se hayan instalado, dejen de cumplir su función.

Artículo 5.—Prohibiciones.

No podrán instalarse reductores de velocidad, salvo justificación técnica, en los siguientes casos:

- Tramos no urbanos. Tramo urbano de carretera o carretera urbana, es aquel cuya zona de dominio público es colindante por ambas márgenes con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizados (según Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo o normativa que la sustituya), tal como establece el artículo 47, Tramos urbanos, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. Para planeamientos vigentes no revisados con posterioridad al Real Decreto Legislativo 2/2008 se deberá entender como urbanizados los que están clasificados como urbanos.
- Los puentes u otras obras singulares de fábrica, o en aquellas vías cuya pendiente supere el 10%.
- En los tramos de la red que no tengan la consideración de travesía, de acuerdo a la de definición recogida en el anexo 1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, donde se define travesía como "tramo de carretera que discurre por poblado". No obstante, de forma excepcional, podrán considerarse como travesías aquellos tramos cuyo régimen de circulación, tráfico y usos sean similares al de éstas y su velocidad específica sea inferior a 50 km/h.
- En los extremos de la vía, a distancia inferior a 50 metros del comienzo de los mismos.
- En los tramos de vía habitualmente utilizados por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias, etc.).
- En los viaductos, puentes u otras obras de fábrica singulares, y en los 25 metros anteriores o posteriores a ésta.

- En tramos de vía curvos de radio inferior a 200 metros, y a menos de 40 metros del comienzo de una curva de radio inferior a 200 metros.
- En los tramos de vía en que el porcentaje de vehículos que supera la velocidad permitida sea igual o inferior al 5% del total de los que circulan, salvo que concurren circunstancias excepcionales que así lo aconsejen, que serán valoradas por la Concejalía Delegada en materia de Movilidad. Cuando la vía sea atravesada por un itinerario peatonal, no se tendrá en cuenta el porcentaje de vehículos que sobrepasen la velocidad máxima permitida.
- En los puntos donde la V85 (velocidad del 85% del tráfico) supere los 60 km/h.
- En los tramos de vía en que existan más de dos carriles de circulación en cualquiera de los dos sentidos, salvo que exista mediana elevada de separación de las calzadas.
- Para el caso de los pasos peatonales sobre elevados, en aquellas zonas donde no haya acera elevada en ambos lados de la calzada y un itinerario peatonal continuo.
- En tramos de vía con una intensidad media diaria de vehículos superior a 5000 vehículos/día.
- En tramos de vía en los que la intensidad media horaria supere los 500 vehículos/hora en alguna hora del día.
- En los tramos de vía que tengan más de un 20% de tráfico pesado o de transporte de viajeros.
- En los tramos de vía con una intensidad media diaria de vehículos pesados superior a 500 vehículos/día.
- En las proximidades de las intersecciones o zonas donde existan aceras a ambos lados de la carretera no se colocarán reductores de velocidad de lomo de asno para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales.

Artículo 6.—Clases de reductores de velocidad.

6.1. Paso de peatones resaltado (PPR).

- Se entiende por “paso de peatones resaltado” (PPR) aquél paso peatonal que, cumpliendo su función de tal, sitúa su rasante a un nivel superior al del firme de la calzada, y con un perfil longitudinal trapezoidal. Las marcas viales indicadoras de “paso peatonal” se señalizarán sobre la meseta.
- El paso de peatones resaltado se situará perpendicularmente al eje de la calzada, ocupando la totalidad de la misma.
- La separación entre dos PPRs consecutivos será como mínimo de 100 metros, en aquellas calles que tengan limitada la velocidad a 50 km/h, o sean habitualmente utilizadas por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias, etc.) y/o autobuses de cualquier clase. En calles con limitación a 30 km/h, la distancia entre aquéllos podrá ser menor y se decidirá para cada caso particular.

6.2. Cojín berlinés.

- Se entiende por “cojín berlinés” la elevación de los carriles de circulación en su zona central, con el fin de reducir la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuya anchura entre ruedas sea inferior a la dimensión del dispositivo, sin afectar al paso de los vehículos de dos ruedas o de los autobuses.
- En las calles por donde discurra el servicio de transporte público colectivo urbano, y siempre que se cumplan las condiciones para la implantación de un reductor de velocidad, se colocarán preferentemente cojines berlineses.
- No se instalarán cojines berlineses en las calles de doble sentido de circulación, cuya anchura de calzada no permita la colocación de separadores de carril, en las curvas o en los cambios de rasante.

6.3. Bandas reductoras de velocidad.

A los efectos de este artículo se entiende por “badén” el obstáculo artificial abombado que se instala transversalmente a la calzada para limitar la velocidad de los vehículos.

Las bandas reductoras de velocidad se situarán perpendicularmente al eje de la calzada, ocupando su totalidad, a excepción del espacio destinado a estacionamiento, si lo hubiere.

Artículo 7.—Geometría de los reductores de velocidad.

La geometría de los reductores de velocidad se ajustará a las características técnicas que se recogen a continuación.

7.1. Pasos de peatones resaltado (PPR).

Los PPR serán de tipo trapezoidal, con arreglo a la configuración que se recoge a continuación:

a) Dimensiones:

- La longitud (L) será la del PPR, medida sobre el eje de la vía.
- El ancho (A) será la distancia entre los márgenes de la vía, medida perpendicularmente al eje de la vía.

- La altura del PPR será la del bordillo (h). En el caso que la longitud (L) sea inferior a 6 m, la altura (h) no será mayor de 12 cm, debiendo si fuese necesario, rebajar el acceso a la acera.
 - Pendiente de la rampa (pr): relación entre la longitud de la rampa (l) y su altura (h).
- b) Rampas: se distinguen dos clases de rampas, conforme a la funcionalidad de la calle en la que se ubica el PPR, y de la pendiente de la vía (Pv).
- Calles con limitación de velocidad de 50 km/h y/o habitualmente utilizados por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias, etc.) y transporte de viajeros (tipo A).
 - Calles con limitación de velocidad de 30 km/h (tipo B).
- c) Dentro de cada clase de rampa, se distingue el tipo 1 o 2, en función de la pendiente general de la vía (Pv) En la tabla 1 del anexo, se muestran las pendientes de rampa (pr) para cada tipo de PPR.

7.2. Cojín berlinés.

El cojín berlinés será de tipo trapezoidal, con rampas de acceso, salida y laterales, instalándose únicamente aquellos que tengan la certificación exigida por la legislación vigente.

Cada uno de los módulos que conforma el cojín, llevará una sujeción independiente, que asegure el agarre del elemento a la vía. La altura del cojín será de 7 cm, como máximo, y se colocará, cuando sea necesario, un metro antes del paso de peatones, en el sentido de la circulación, y centrado en el carril.

7.3. Bandas reductoras de velocidad.

Las dimensiones de las bandas reductoras de velocidad vendrán determinadas por las limitaciones de velocidad establecidas en la calle de que se trate, con arreglo a la tabla 2 del anexo. La sección tipo de las bandas reductoras será de segmento circular "lomo de asno".

Artículos 8.—Construcción de los reductores de velocidad.

Los reductores de velocidad que se construyan in situ, deberán cumplir las siguientes especificaciones.

8.1. Borde de entrada.

El borde de ataque entre la calzada y el reductor de velocidad debe ser, como máximo, de 0,5 cm de altura. Para ello, en el proceso de construcción, se procederá a caजार los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm, y 50 cm de anchura.

8.2. Drenaje.

A fin de garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada, y que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del reductor de velocidad, en la construcción de éste, se adoptará alguna de las siguientes soluciones:

- a) 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.
- b) Colocación, a lo largo de los laterales del paso sobre elevado de conductos que garanticen la evacuación de las aguas, sin perjudicar la conexión entre el paso peatonal y la acera.

8.3. Materiales de construcción.

- a) Los materiales empleados en la construcción de los reductores de velocidad deberán ser de suficiente calidad, a fin de garantizar su estabilidad, la unión a la calzada y su durabilidad. Se consideran materiales adecuados de construcción el hormigón y, preferiblemente, materiales de componente asfáltico.
- b) El coeficiente de resistencia al deslizamiento (CRT), propio del material utilizado en la construcción, será igual o superior a 0,6, según lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG3).

Artículo 9.—Montaje de los reductores prefabricados.

Los reductores prefabricados se componen de módulos que se ensamblan y fijan al pavimento, debiendo disponer de las certificaciones y homologaciones necesarias para este tipo de elementos.

Durante el montaje, se realizará el ensamblaje de los distintos módulos, de modo que el conjunto resultante se adapte a la ficha técnica del dispositivo a instalar. Las distintas partes se fijarán al pavimento, de manera que queden bien sujetos y no puedan soltarse, bien mediante tornillería o con algún tipo de cola compatible con el material de fabricación de los módulos.

Artículo 9.—Señalización viaria.

La presencia del reductor de velocidad se dará a conocer mediante la instalación de la siguiente señalización:

- a) Señalización horizontal PPRs. La señalización horizontal se realizará por medio de líneas de 0,5 metros separadas por vanos de 0,5 metros dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, ocupando toda la longitud de la meseta superior del paso. Las líneas se prolongarán 1 m sobre las rampas a cada lado del paso, en forma triangular. La pintura a utilizar será termoplástico reflectante, de forma que se asegure una buena durabilidad y visibilidad diurna y nocturna. El material y aplicación de la

pintura deberá garantizar la rugosidad suficiente para evitar posibles deslizamientos de los peatones y de los vehículos.

- b) Señalización horizontal bandas reductoras velocidad. El diseño incluirá como elementos distintivos del sentido de circulación tres triángulos isósceles blancos realizados sobre la parte ascendente del «lomo de asno», con una base de 70 cm, y una longitud de 2,00 m. Los vértices de los triángulos en Dirección al sentido de la marcha.
- c) Señalización Vertical. La presencia de los reductores de velocidad se dará a conocer mediante señales de advertencia, P-15a (Bandas reductoras o cojines berlineses) o S-13 (pasos de peatones), instaladas con anterioridad a aquéllos, y en los dos sentidos de la marcha, a una distancia suficiente para su correcta visualización, nunca inferior a los 25 m, ni superior a los 50 m del reductor. Esta señalización se podrá reforzar con paneles S-810, de información sobre la longitud del tramo afectado por los reductores, y señales R-301 de limitación de velocidad si fuese necesario modificar la velocidad establecida para la vía.
- d) Iluminación. Los reductores de velocidad deben contar con iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su visibilidad y localización, así como la detección de peatones, en su caso.

Anexo

TABLAS

Tabla 1–pasos de peatones resaltados

Rampas	Velocidad vía	Pendiente vía (Pv)	Tipo	Pendiente rampa (pr)
A	50 km/h	Pv > 5%	A1	5%
		Pv < 5%	A2	7%
B	30 km/h	Pv > 5%	B1	5%
		Pv < 5%	B2	10%

Tabla 2–bandas reductoras de velocidad prefabricados

Velocidad máxima permitida (km/h)	Longitud de los módulos sobre el eje de la vía (cm)	Altura h (cm)
50	<60	3
30	<90	5
Nota 1	<90	7

(Fuente: Orden FOM/3053/2008)

Nota 1: Los módulos de 7 cm de alto sólo se instalarán en emplazamientos en los que sea imprescindible asegurar la detención obligatoria, y se haya comprobado que existe alta siniestralidad por no respetar una señalización de parada obligatoria.

Gijón, a 3 de diciembre de 2020.—La Secretaria Letrada de la Junta de Gobierno Local.—Cód. 2020-10542.