

Annexos tècnics - Recomanacions específiques per a la millora de la S.V.

DOCUMENTACIÓ	DESCÀRREGA
1. Introducció	
2. Màrgens.	
2.1. Obstacles pròxims a la calçada.	
2.2. Cunetes franquejables.	
2.3. Arquetes franquejables.	
2.4. Passos salvacunetes.	
2.5. Bermes laterals.	
3. Barreres.	
3.1. Cues de peix en bionda.	
3.2. Connexió entre barrera flexible i rígida.	
3.3. Barrera amb insuficient alçària.	
3.4. Barreres sense la suficient anticipació.	
3.5. Tirants de barreres rígides.	
4. Rotondes.	
4.1. Recomanacions (disseny i senyalització).	
4.2. Ramals d'entrada tangents.	
4.3. Pèrdues de vorals.	
4.4. Illeta central visualment permeable.	
4.5. Obstacles en la illeta central.	
4.6. Accessos en els ramals d'eixida.	
4.7. Il·luminació.	
4.8. Disposició dels passos de vianants.	
4.9. Balisament de la illeta central.	
4.10. Visibilitat.	
5. Rotondes partides.	
5.1. Tipologia.	
5.2. Disseny.	
5.3. Senyalització i balisament.	
6. Enllaços.	

6.1. Ramals amb dos radis del mateix sentit.	
6.2. Il·luminació.	
6.3. Divergències / convergències.	
7. Interseccions.	
7.1. Perpendicularitat en planta.	
7.2. Angle de connexió.	
7.3. Maniobrabilitat en els accessos.	
7.4. Visibilitat en els accessos.	
7.5. Rugositat del paviment.	
8. Vies desdoblades.	
8.1. Obstacles en mitjanes.	
8.2. Parades de bus.	
8.3. Connexions al tronc.	
8.4. Neteja en revolts a l'esquerra.	
8.5. Enlluernament.	
9. Senyalització / balisament.	
9.1. Plaques direccionals.	
9.2. Marques viàries.	
9.3. Visibilitat.	
9.4. Credibilitat.	
9.5. Avançaments prohibits.	
9.6. Tramificació.	
10. Obres.	
10.1. Definició de l'inici d'obres.	
10.2. Coherència de la senyalització de l'obra i convencional.	
10.3. Restriccions exagerades.	
10.4. Adequació de l'entorn.	
11. Vianants.	
11.1. Creuaments de carretera.	
11.2. Passos sobreelevats aïllats.	
11.3. Passos sobreelevats distants.	

11.4. Visibilitat en els passos de vianants.



12. Altres accidents.



INTRODUCCIÓN

Corresponde a la Administración titular de carreteras, la gestión de la red de su competencia, con el objeto de ofrecer al ciudadano carreteras que cumplan los esperados requisitos de capacidad y accesibilidad; y como no, con la máxima seguridad razonablemente posible.

Tradicionalmente se agrupan las causas de accidentalidad según su mayor o menor relación con la persona, el vehículo, o la carretera; lo que suele denominarse Factor Humano, Factor Vehículo y Factor Infraestructura, respectivamente. Asimismo, es aceptado por todos que el factor humano en la actualidad tiene mucha mayor responsabilidad en la producción de accidentes que los otros dos factores.

No obstante, desde el punto de vista del gestor de la carretera, la contribución a la mejora de la seguridad vial debe realizarse mediante la aplicación de medidas sobre la infraestructura viaria. Y ello, desde las diversas facetas de la gestión de la red, responsables conjuntamente de los niveles de seguridad vial alcanzado en las carreteras: Planeamiento, proyecto, construcción, conservación y explotación.

¿Se enteran el director y/o el autor del proyecto del impacto que produce sobre la seguridad de la circulación la obra proyectada? ¿Y la dirección de las correspondientes obras? Es de suponer que sí; pero en todo caso, la estructura de la organización debe garantizar esta “retroalimentación”, para extraer el máximo partido a errores... y aciertos. En el caso de la conservación y explotación parece más sencillo ver la relación entre gestión y seguridad: a condición de que se atienda específicamente este aspecto.

Una de las más eficaces formas de establecer la relación entre gestión y seguridad (o entre gestión e inseguridad) es estudiar en detalle las circunstancias de la accidentalidad. En el organigrama del ente gestor de la carretera siempre debe existir un técnico, o equipo de técnicos, que analice la accidentalidad, extraiga conclusiones... y las transmita al resto de departamentos que participan en la gestión de la red.

La Generalitat Valenciana realiza esta función a través de los planes de seguridad vial, que periódicamente redacta. El documento que aquí se presenta es un intento de trasladar ideas sencillas que pueden tener un efecto positivo de cara a la reducción de la accidentalidad.

Se habla de ideas sencillas, pero no siempre de fácil aplicación. Y en algunas ocasiones se recuerda lo evidente (por ejemplo: las señales verticales deberán ser visibles). Pero si se citan aquí es para que no se descuide su cumplimiento.

Aunque no se diga explícitamente, la mejor recomendación es la de actuar de acuerdo con la normativa; salvo, naturalmente, cuando ésta sea inexistente o resulte claramente insuficiente; en cuyo caso el técnico responsable deberá analizar las circunstancias para aplicar la mejor solución técnica, compatible con las condiciones de contorno, y teniendo en cuenta los costes globales, no solo los de construcción.

La lista de recomendaciones no es exhaustiva. Se puede comprobar que entre estas recomendaciones faltan muchas, e importantes. Más bien cabría decir que faltan todas... excepto las que se incluyen. Se anima a los técnicos interesados, y grupos de trabajo, a completar y perfeccionar este documento.

Algunas de las recomendaciones que se incluyen podrán ser discutibles: Pues entonces que se discutan, en este o en otros foros, dado que se producen accidentes que alguna relación tienen con las mismas. En todo caso, es más importante entender cuales son los problemas que se pueden presentar, que aplicar las soluciones recomendadas.

Como ya se ha dicho, lo primero es acudir a la normativa y después a las recomendaciones de carácter oficial. Pero en muchas ocasiones hay que acudir a otras recomendaciones (como las de este documento, por ejemplo), dado que se refieren a situaciones no contempladas oficialmente.

El documento se ha estructurado en capítulos, en los que se incluyen algunos “cuestionarios estadísticos” (en adelante partes), de accidentes realmente producidos en carreteras de la Comunidad Valenciana (en representación de los ocurridos en las carreteras españolas). Disponiendo, por desgracia, de muchos partes de accidentes, se incluyen pocos, para centrar la atención sobre las propias recomendaciones.

El mensaje que se intenta trasladar a los ingenieros es que yendo un poco “más allá” en nuestro trabajo, podemos contribuir a la reducción de la accidentalidad, cubriendo otros déficits (sobre todo en lo relativo al factor humano), hasta que se consiga la necesaria concienciación de la sociedad.

Los objetivos que se persiguen al incluir estos partes de accidentes, son los siguientes:

- Mostrar cómo se producen algunos accidentes...y que se producen, pese a que muchos de ellos no deberían producirse.
- Constatar el beneficioso efecto que nuestro trabajo puede tener sobre la reducción de accidentes como los aquí recogidos.
- Poner en contacto con los partes de accidentes a los técnicos que todavía no lo hagan...
- Y animarles a que consulten los partes de accidentes ocurridos en su red, en busca de la confirmación o negación de la validez de sus planteamientos; especialmente fácil lo tienen los técnicos de conservación y explotación (se adjunta hoja interpretativa de los cuestionarios estadísticos de accidentes).

Se han coloreado algunos datos del accidente para llamar la atención sobre las circunstancias de mayor interés para lo que aquí se pretende. En algunos casos se añaden al pie algunas explicaciones.

Para proteger la confidencialidad de los “protagonistas del parte” (las personas accidentadas, los agentes de tráfico instructores del parte, los vehículos y la carretera) se ha ocultado la información que pudiera identificarlos.