

## **RECOMENDACIONES DEL SERVEI DE SEGURETAT VIÀRIA DE LA GENERALITAT VALENCIANA PARA LA INSTALACIÓN DE MEDIDAS DE MODERACIÓN DE LA VELOCIDAD EN SU RED DE CARRETERAS**

### **INTRODUCCIÓN**

La Generalitat redactó en el año 2003 el Primer Plan Global de Seguridad Vial como documento director para la gestión de la seguridad vial en las carreteras de la Generalitat. Dicho plan se desarrolla por medio de Programas Bienales que contienen, entre otros documentos técnicos, un detallado análisis de la accidentalidad, y una relación de actuaciones a ejecutar en el correspondiente bienio.

Entre las actuaciones a ejecutar, cobran especial relevancia las destinadas a mejorar las condiciones de seguridad vial de nuestras travesías; sin renunciar al objetivo de minimizar el impacto de nuestras carreteras en las poblaciones por las que discurren, como puede ser la contaminación ambiental o acústica, o simplemente la reducción de la sensación subjetiva de riesgo. En zona urbana, mantener una velocidad moderada resulta de gran importancia a la hora de conseguir los objetivos citados.

Así mismo, existen entornos interurbanos en los que la velocidad inadecuada puede resultar especialmente peligrosa, como por ejemplo en determinadas intersecciones, curvas mal percibidas por los conductores, o presencia de obras en la carretera.

Hasta hace unos años, las actuaciones para moderar la velocidad se venían haciendo a partir de la experiencia de otros países, y siempre con la duda del posible incumplimiento del artículo 5 del anterior Reglamento General de Circulación. En noviembre de 2003 se aprobó el actual Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003), que señala, en el artículo 5.2, "No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas"

### **NORMATIVA DE REFERENCIA**

Con la entrada en vigor del nuevo Reglamento General de Circulación, y la publicación en octubre de 2008 de la "Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en la red de carreteras del Estado" (IT-FOM, en adelante), ya se dispone de una herramienta, con garantía técnica y cobertura legal, para la instalación de dispositivos con resalte en los tramos de la red que presenten problemas asociados a una velocidad inadecuada.

Si bien la IT-FOM se considera de oportuna aplicación en la Red de Carreteras de la Generalitat, es importante señalar que existen diferencias entre esta red y la Red de Carreteras del Estado; en intensidad y composición del tráfico, en tipología de sus carreteras, en longitud de itinerarios, o en su conexión con el territorio. Por ello, procede complementar la IT-FOM con unas disposiciones orientadas a conseguir una mayor eficacia de los dispositivos de moderación de la velocidad en la red de la Generalitat.

## **RECOMENDACIONES**

### **1.- Normativa de aplicación.**

Se considera que debe ser de aplicación a la red de carreteras de la Generalitat la "Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en la red de carreteras del Estado", que se adjunta como Anexo I. Como complemento de dicha Instrucción se deberán tener en cuenta los siguientes apartados.

### **2.-Puertas de entrada**

La misión de los dispositivos de moderación de la velocidad contemplados en la IT-FOM no es la reducción de la velocidad a su paso por ellos, sino la de mantener una velocidad que ya ha sido reducida por otros medios. Para ello se utilizarán las llamadas "*puertas de entrada*". Una puerta de entrada es un elemento o conjunto de elementos que propician una reducción de la velocidad al acceder a la travesía, obra o tramo de carretera. Pueden basarse en criterios de geometría (glorieta, chicanes...), señalización fija (carteles, marcas viales...), señalización variable (luminosa, semaforización, PMV...), radares de aviso de velocidad, etc.

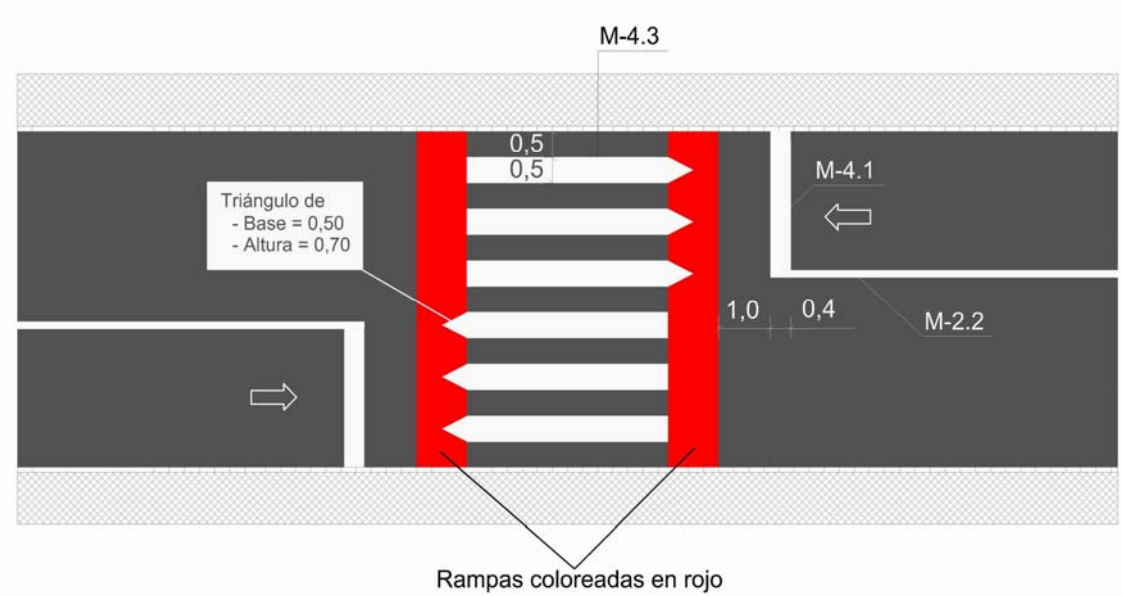
### **3.- Selección de alternativas.**

Una vez reducida la velocidad al principio del tramo, y antes de optar por el mantenimiento de esta velocidad mediante dispositivos tipo resalte, se deberá analizar la posibilidad de conseguir el mismo efecto mediante procedimientos menos molestos para los usuarios de la zona; como modificación del trazado en planta, modificación de la sección transversal, o diferentes texturas para el pavimento. En todo caso, la vigilancia por los agentes de tráfico debe ser siempre la primera medida a contemplar.

### **4.- Pasos sobreelevados para peatones.**

El apartado c del artículo 168 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003), en referencia a la marca para paso de peatones, establece que "...no podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas".

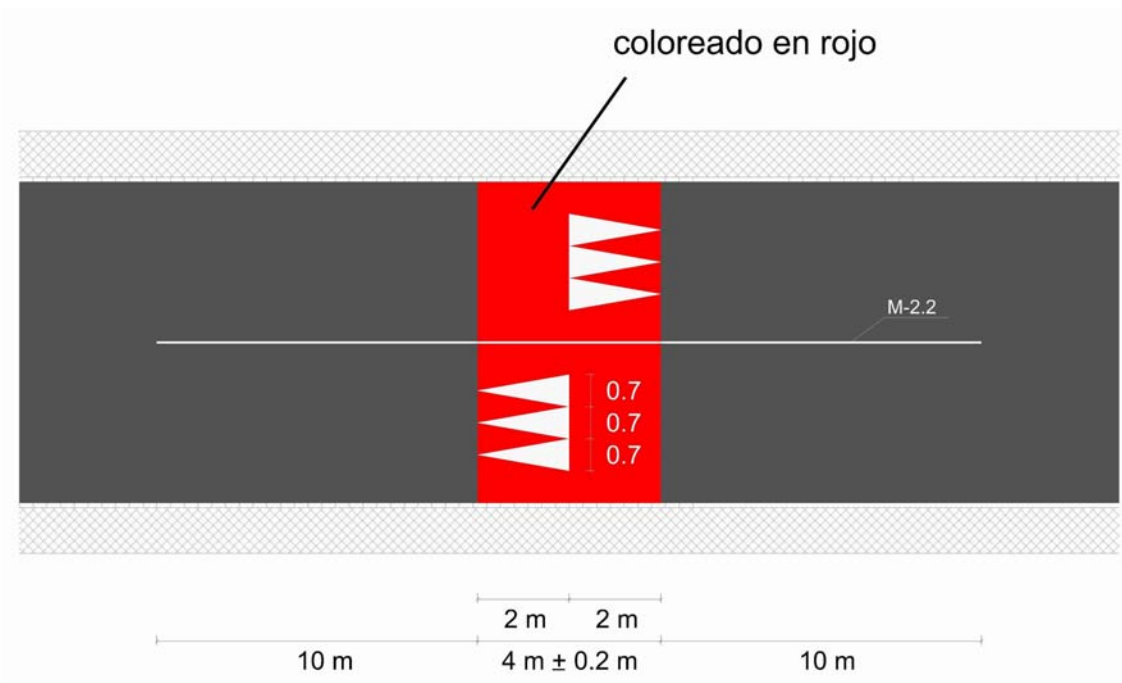
Sin que sea contradictorio con esta disposición, las rampas de acceso y salida del paso de peatones sobreelevado deberán pintarse de rojo, garantizando en todo momento que la superficie así obtenida tiene al menos la misma adherencia que el resto del pavimento. Se recomienda que esta pigmentación se consiga mediante tratamientos superficiales que proporcionen duradero y elevado coeficiente de fricción.



## 5.- Dispositivos del tipo "Lomo de asno"

Tanto en calzadas de un sentido como en las de doble sentido, la superficie del lomo de asno se deberá pintar de rojo, garantizando en todo momento que la superficie así obtenida tiene al menos la misma adherencia que el resto del pavimento.

Lo anterior no contraviene ninguna de las disposiciones del citado Reglamento General de Circulación.



## 6.- Dispositivos existentes

La IT-FOM recoge en su disposición transitoria única que en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta Instrucción, todos los dispositivos existentes en la red

de carreteras del Estado relacionados con el contenido de la misma, deberán ser adaptados a lo dispuesto en ella.

No obstante, este plazo no será de aplicación en la red de carreteras de la Generalitat cuando se justifique que los dispositivos instalados están cumpliendo adecuadamente el objetivo de moderación de la velocidad, y no se den otras circunstancias que aconsejen su modificación.