

VI Congreso Nacional
de Seguridad Vial
Logroño, 8 y 9 de mayo de 2013



Título de la comunicación

La seguridad vial en tiempos de crisis: Programa de seguridad vial 2013/14 de la Generalitat Valenciana.

Autor:

Enrique Casquero de la Cruz.

Jefe de Servicio de Seguridad Vial. Conselleria de Infraestructuras,
Territorio y Medio Ambiente (Generalitat Valenciana)

1.- Resumen

La Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de la Generalitat Valenciana, elaboró en el año 2004 su Primer Plan Global de Seguridad Vial, con este objetivo principal: Conseguir que la cifra anual de fallecidos en el año 2010 no superase el 50 % de la que se había producido en 2003. Este Primer Plan Global establecía las directrices para la gestión de la seguridad vial en la red de carreteras de la Generalitat, a medio y largo plazo; y se debía desarrollar por medio de Programas bienales. De esta manera se redactaron y ejecutaron los Programas de seguridad vial 2005/2006, 2007/2008, 2009/2010.

En estos programas bienales, si bien la mayor parte de las actuaciones contempladas eran específicas de seguridad vial, predominaban presupuestariamente las grandes actuaciones destinadas a creación de vías de gran capacidad, o a la ejecución de grandes acondicionamientos de carreteras que tenían notables déficits de seguridad.

El resultado de estos programas podemos resumirlo de esta forma: 1.- En la actualidad la Generalitat cuenta con una moderna y segura red de carreteras (en la que el 50% del tráfico circula por vías de gran capacidad). 2.- Esta red cuenta con unos buenos índices de siniestralidad (aunque en materia de accidentalidad nunca se debe estar satisfecho). 3.- Aún quedan por ejecutar importantes y necesarias obras, con un esperado impacto positivo para la seguridad general de la red.

Tras ejecutar el Programa de seguridad vial 2011/2012, que se puede considerar programa de transición entre etapas de importantes inversiones en carretera y el momento actual (en el que la mayor parte del esfuerzo inversor va a tener como objetivo mantener la red en las mejores condiciones posibles, evitando un retroceso en lo ya conseguido), se ha elaborado el Programa de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana 2013/2014, con los siguientes objetivos:

- Reducir en un 35% la cifra de fallecidos y heridos graves en un período de 10 años, en línea con los objetivos de la DGT,
- Incrementando las actuaciones específicas de seguridad vial, para compensar la ralentización en la construcción de infraestructuras,
- Y, rescatando de las actuaciones planificadas que vayan a retrasarse, aquello que más pueda contribuir a la reducción de la siniestralidad.

En la ponencia se describe el procedimiento seguido para la elaboración del programa, así como "las fuentes" de las que proceden las actuaciones en él contempladas.



LA SEGURIDAD VIAL EN TIEMPOS DE CRISIS:
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2013/14
DE LA GENERALITAT VALENCIANA

Enrique Casquero de la Cruz
Jefe de Servicio de Seguridad Vial
Dirección general de Transportes y Logística
Generalitat Valenciana

La seguridad vial en el escenario actual:

Programa 2013/2014 de seguridad vial (Generalitat Valenciana)

Enrique Casquero de La Cruz
Jefe del Servicio de Seguridad Vial
Dirección General de Transportes y Logística

Sumario

1. La planificación de la seguridad vial en la red de carreteras de la Generalitat
2. Los Programas [2005/2006](#), [2007/2008](#), [2009/2010](#)
3. El Programa [2011/2012](#)
4. El Programa [2013/2014](#)

(I)

La planificación de la seguridad vial en la red de carreteras de la Generalitat

I PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD VIAL

Establece directrices para la gestión de la seguridad vial a medio y largo plazo

Objetivo general

Reducir un 50% la mortalidad en el período 2003/2010

Plan de Infraestructuras Estratégicas (2004/2010)

Plan de Infraestructuras y Plan de seguridad vial deben estar coordinados

Líneas de actuación del I Plan Global

- Estructuración territorial
- Conservación y Explotación
- Actuaciones específicas SV
- Investigación, Formación, Comunicación...

Estructuración territorial

- Vías de alta capacidad
 - Autovías
 - Vías parque
- Acondicionamiento red convencional

Castellón



CV-10 (Autovía de la Plana)



CV-13 (Benlloch-Torreblanca)

Valencia



CV-35 (Autovía de Liria)



CV-40 (Canals-Belgida)



Alicante



CV-80 (Sax-Castalla)



CV-855 (Elx – S.Fulgencio)

Acondicionamiento de la red convencional



CV-183, Almassora
(antes y después)



Acondicionamiento de la red convencional



CV-610, Xàtiva
(antes y después)



Acondicionamiento en entorno periurbano



CV-915 (Orihuela-Beniol)

Acondicionamiento de travesías (Almussafes, CV-42)



Acondicionamiento de travesías (Almussafes, CV-42)



EL CEGESEV

Centro de Gestión y Seguridad Vial de la Generalitat



Más que un Centro de Control



Puntos conflictivos

JORNADA
SEGURIDAD VIAL EN ZONA URBANA:
MODERACIÓN DE LA VELOCIDAD
Valencia, 6 de octubre de 2010



Moderación de la velocidad en zona urbana:

Marco Normativo

Enrique Casquero de la Cruz
Ingeniero de Caminos
Jefe del Servicio de Seguridad Vial

Promueve:
GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Organiza:
CAI/CCP

JORNADA
CONSIDERACIONES SOBRE LA
NORMA TÉCNICA PARA
PROTECCIÓN DE MOTOCICLISTAS
EN LA COMUNITAT VALENCIANA
Valencia, 4 de Mayo de 2010
Colegio de CC.PP.



Actuaciones de la Generalitat para protección de los motociclistas

Enrique Casquero de la Cruz
Ingeniero de caminos
Jefe del Servicio de Seguridad Vial

(Valencia, 4 de mayo de 2010)

Promueve:
GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Organiza:
CAI/CCP

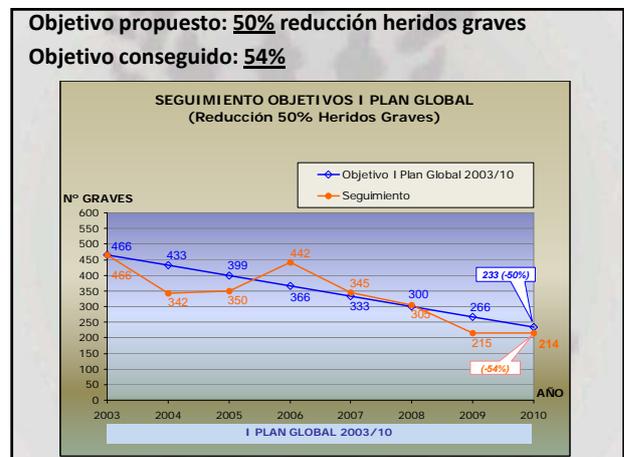
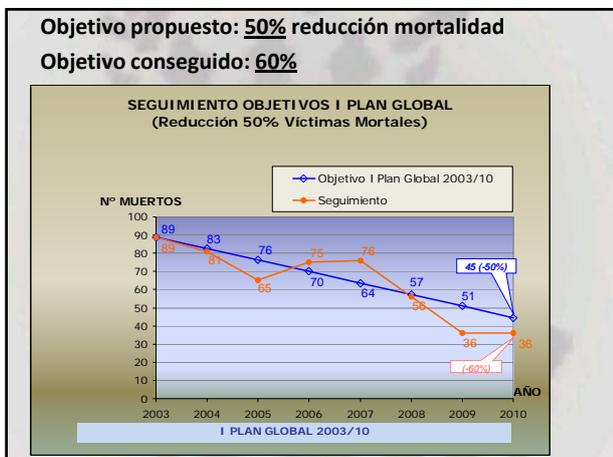
(II) El Plan Global se desarrolla mediante programas de seguridad vial bienales



I Plan Global de Seguridad Vial
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2005-2006
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2007-2008
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2009-2010

ACTUACIONES PROGRAMADAS (I Plan Global)

DENOMINACIÓN DEL PLAN	CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
PSV 2005/2006	28	41	49	118
PSV 2007/2008	36	55	90	181
PSV 2009/2010	33	64	67	164



(III) El Programa 2011/2012



El Plan Global contemplaba revisar su vigencia y objetivos en 2010



Vigencia: Se considera modelo adecuado

Objetivos: Se modifican (en consonancia con criterios DGT)

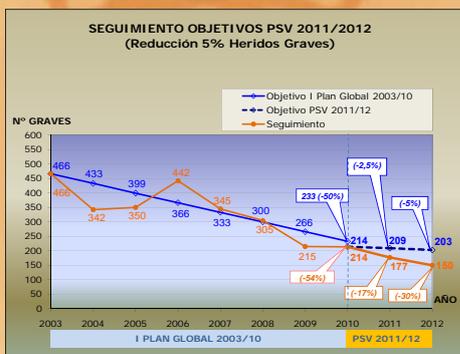
ACTUACIONES PROGRAMADAS (desde Plan Global)

DENOMINACIÓN DEL PLAN	CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
PSV 2005/2006	28	41	49	118
PSV 2007/2008	36	55	90	181
PSV 2009/2010	33	64	67	164
PSV 2011/2012	44	51	53	148

Objetivo propuesto: 5% reducción mortalidad Objetivo conseguido: 5% reducción



Objetivo propuesto: 5% reducción heridos graves Objetivo conseguido: 30% reducción



Gestión de las infraestructuras viarias: Seguridad vial integral (negro sobre blanco)

- Directiva Europea (noviembre 2008)
- RD Fomento (marzo 2011)

Estábamos cumpliendo la Directiva Europea sobre Gestión de las Infraestructuras Viarias... antes de su existencia

Extracto del RD 345/2011

- Evaluación del Impacto en la seguridad
 - Planificación
 - Estudio Informativo
- Auditorías de seguridad vial
 - Anteproyecto
 - Proyecto, obras, y sus modificados
 - Fase inicial de servicio
- Inspecciones de seguridad vial
 - Clasificación y tramificación de tramos
 - TCA
 - Tramos de Alto potencial de mejora (TAPM)
 - Accidentes mortales y muy graves

La Directiva Europea

La gestión en CITMA



Panorama de la accidentalidad en la red de la Generalitat Valenciana (año 2003)

Longitud: 2.821 km

Tráfico anual acumulado: 5.145 millones vehxkm

- Total accidentes: 1.866
- Accidentes con víctimas: 1.021
- Fallecidos: 89
- Heridos graves: 466
- Heridos leves: 1.168
- IP = 20 IM = 1.73 IR = 85.56 (M)

¿En qué situación nos encontramos? Generalitat Valenciana (año 2012)

Longitud: 2.816 km

Tráfico anual acumulado: 5.205 millones vehxkm

- Total accidentes: 2.184
- Accidentes con víctimas: 860
- Fallecidos: 34
- Heridos graves: 150
- Heridos leves: 1.134
- IP = 17 IM = 0.65 IR = 32.88 (B-M)

Indicadores de seguridad vial: 2003 vs 2012

Indicador	2003	2012	
Accidentalidad Total	1.866	2.184	(+17%)
Accidentes con Víctimas	1.021	860	(-16%)
Fallecidos	89	34	(-62%)
Heridos graves	466	150	(-68%)
Heridos leves	1.168	1.134	(-3%)
Índice Peligrosidad (IP)	20	17	(-15%)
Índice Mortalidad (IM)	1,73	0,65	(-62%)
Índice de Riesgo (IR)	85,56	32,88	(-62%)

Red de Alta capacidad vs Red Convencional

(Análisis comparado de tráfico y accidentalidad)

(carreteras de la Generalitat, media trienio 2008/2010)

Alta Capacidad (Autovías y Vías Parque)	Parámetros	Convencional (calzada única)
(10%) 279	Longitud (Km)	2.500 (90%)
2.800	Tráfico acumulado (millones veh/año)	2.800
(32%) 296	Acc. c/V	627 (68%)
(19%) 8	Fallecidos	34 (81%)
(22%) 53	Graves	192 (78%)
11	IP	21
0,3	IM	1,17

Red de Alta capacidad vs Red Convencional

(Análisis comparado de tráfico y accidentalidad)
(carreteras de la Generalitat, media trienio 2008/2010)

Alta Capacidad (Autovías y Vías Parque)	Parámetros	Convencional (calzada única)
(10%) 279	Longitud (Km)	2.500 (90%)
2.800	Tráfico acumulado (millones veh/año)	2.800
(32%) 296	Acc. c/V	627 (68%)
(19%) 8	Fallecidos	34 (81%)
(22%) 53	Graves	192 (78%)
11	IP	21
0,3	IM	1,17

El escenario actual

- La accidentalidad se ha reducido sensiblemente
- La red ha mejorado mucho en los últimos años
- Pero quedan por hacer actuaciones importantes que tendrán un beneficioso efecto sobre la accesibilidad, capacidad, comodidad... y seguridad vial (CV-141, CV-222, CV-60, CV-32, CV-91, CV-95...),

Ahora procede aprovechar lo que se tiene, y mejorarlo en lo posible; y sobre todo, no retroceder en lo conseguido

(y IV) El Programa 2013/2014



El Programa de Seguridad Vial 2013/14



ACTUACIONES PROGRAMADAS (desde Plan Global)

DENOMINACIÓN DEL PLAN	CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
PSV 2005/2006	28	41	49	118
PSV 2007/2008	36	55	90	181
PSV 2009/2010	33	64	67	164
PSV 2011/2012	44	51	53	148
PSV 2013/2014	50	69	85	204

INDICE

- Objetivos
- Análisis de accidentalidad
- Propuestas de actuación
- Anexos Técnicos

PROGRAMA DE SV 2013/2014

• **Origen de las propuestas**

- Análisis de Accidentalidad
- Accidentes Mortales o muy Graves
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
- Inspecciones de SV
- Solicitudes externas
- Actuaciones desde Conservación (SSTT)
- Planificación y Proyectos

ANÁLISIS DE ACCIDENTALIDAD

**Análisis general de la accidentalidad
(en una red de carreteras)**

Objetivos y características

- Localizar "bolsas de accidentes"
 - ¿Dónde? ¿Cuándo? ¿Quién? ¿Cómo se producen?
 - Orientado al entendimiento del problema y búsqueda de soluciones
- ✓ Las conclusiones tienen carácter general
 - ✓ Del análisis se deducen los estudios posteriores a realizar
 - ✓ Son punto de partida para estudios posteriores
 - ✓ No mera presentación de datos

EL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

		FOMENTO	GENERALITAT	DIPUTACIONES	TOTAL
Longitud (km)	CS	448	1.018	797	2.263
	V	812	800	1.990	3.602
	A	634	1.063	997	2.694
	TOTAL	1.894	2.881	3.784	8.559
Tráfico (millones de veh-km)	CS	2.451	1.148	335	3.933
	V	7.856	2.745	1.651	12.252
	A	5.942	1.739	935	8.616
	TOTAL	16.249	5.631	2.921	24.801

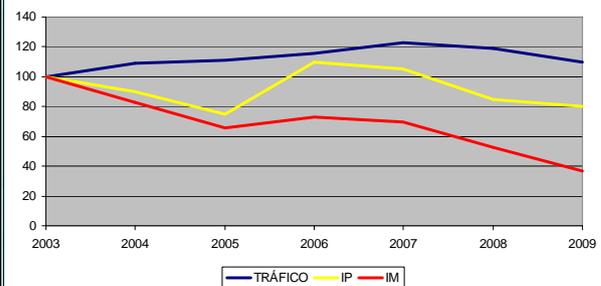
Fuente: D.G. Carreteras. M^a Fomento (Anuario Estadístico 2009) Memoria Aforos Generalitat 2009

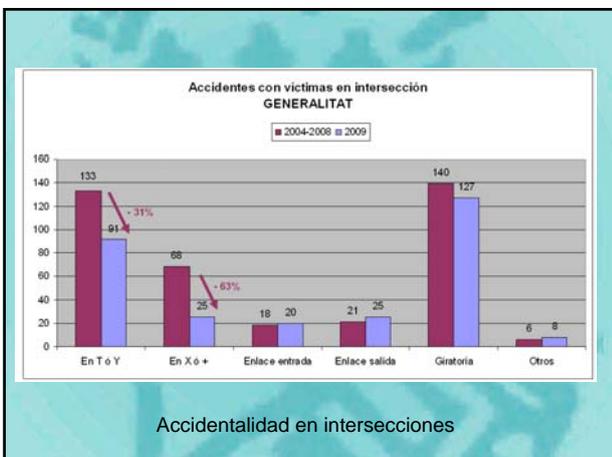
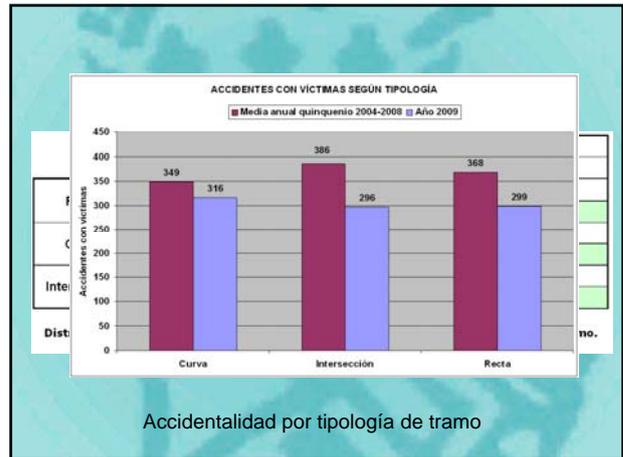
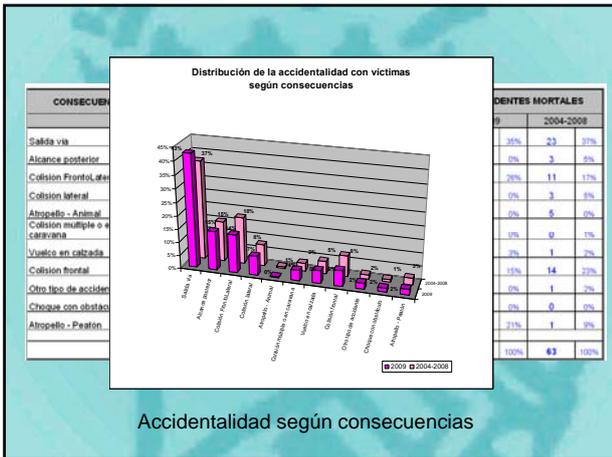
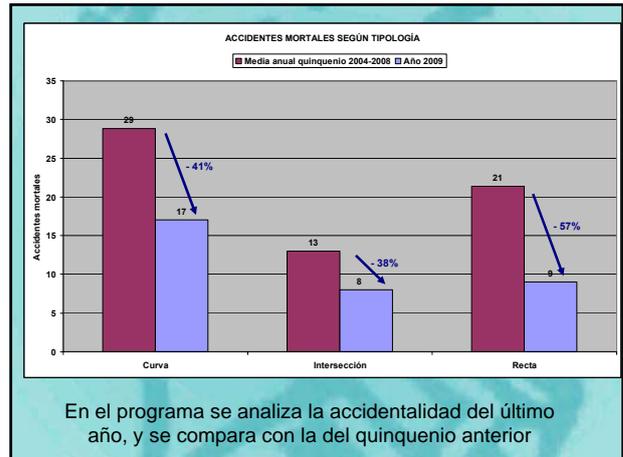
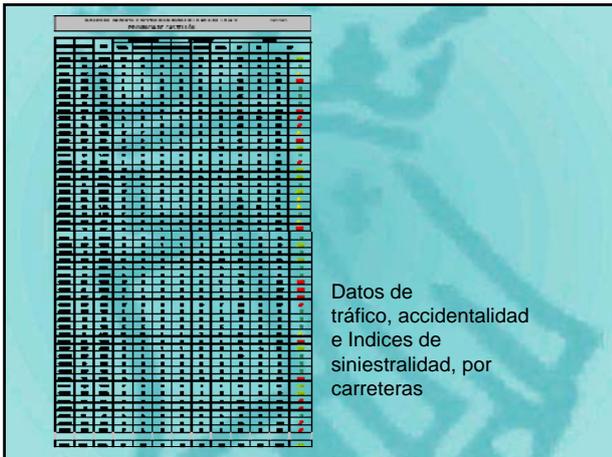
COMPOSICIÓN DE LA RED AUTONÓMICA

		Castellón	Valencia	Alicante	TOTAL
Red Básica	Autovía	37,55	107,73	15,41	160,69
	Otras carreteras doble calzada	29,32	19,06	22,72	71,10
	Convencional	302,73	263,61	167,57	733,91
	TOTAL	369,60	390,40	205,70	965,70
Red Local	Autovía	0,00	4,91	0,00	4,91
	Otras carreteras doble calzada	10,26	26,17	30,72	67,14
	Convencional	638,14	378,52	826,58	1843,25
	TOTAL	648,40	409,60	857,30	1915,30
TOTAL RED G.V.		1018,00	800,00	1063,00	2.881,00

Composición red autonómica

**EVOLUCIÓN TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD 2003-2009
(Año de referencia: 2003)**





Accidentes con víctimas

	Accidentes con víctimas								
	Castellón		Valencia		Alicante		GV		
Pleno día	04-08	136	71%	296	68%	315	66%	747	68%
	2009	133	76%	273	68%	235	70%	641	70%
Crepúsculo	04-08	6	3%	23	5%	21	4%	49	4%
	2009	4	2%	20	5%	7	2%	31	3%
Noche	04-08	49	26%	119	27%	138	29%	306	28%
	2009	38	22%	107	27%	94	28%	239	26%

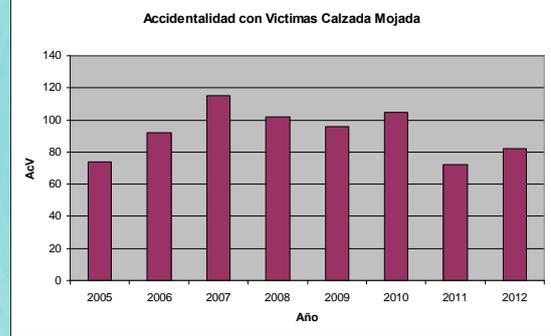
Distribución accidentalidad con víctimas por luminosidad. Año 2009 y Quinquenio

		ACC	% s/Total	ACV	% s/Total	ACH	% s/Total	H	% s/Total	G	% s/Total	L	% s/Total
A	04-08	17	2%	16	3%	2	8%	2	7%	7	4%	9	2%
	2009	12	2%	11	3%	3	25%	3	25%	3	3%	11	3%
C	04-08	4	1%	4	2%	1	10%	1	9%	1	2%	3	1%
	2009	1	0,2%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	4	2%
V	04-08	11	1%	10	2%	2	9%	2	8%	4	3%	7	1%
	2009	13	1%	10	3%	4	36%	4	36%	5	6%	3	1%
CV	04-08	32	2%	38	3%	5	9%	5	8%	12	3%	18	1%
	2009	26	1%	22	2%	7	21%	7	19%	8	4%	18	2%

Accidentes con Implicación de peatones. Año 2009 y Quinquenio

Accidentalidad con peatones

Ejemplo: Accidentalidad con calzada mojada
(suponen aprox el 10% de los acctes c/vict.)



Accidentalidad con calzada mojada

ACCIDENTES CON CALZADA MOJADA ENTRE 2005 Y 2009 (partido decimales) PROVINCIA DE ALICANTE

Carretera	PK Inicial	PK Final	IMD 2009	Condiciones tramo	Sentido	CRT medio p	CRT característico (p=0)	Accidentes	AcV	AcM	AcG	Act.	M	G	L	Estado firme
CV-83	4,2	6,45	4873		DEC	57	49									
CV-205	9	13	1593													
CV-920	12,9	17,25	2565													
CV-705	0	3,5	4190													
CV-625	0	2,7	3107													
CV-830	9,5	18,4	2763													
CV-845	0	7,25	4524													
CV-83	29,7	29,4	2387													
CV-700	56,4	67,25	6324													
CV-913	4,95	7	5760													
CV-840	10,9	26,9	2292													
CV-91	9,5	14,95	12685													



- PROGRAMA DE SV 2013/2014**
- Origen de las propuestas
 - Análisis de Accidentalidad
 - Accidentes Mortales o muy Graves
 - Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
 - Inspecciones de SV
 - Solicitudes externas
 - Actuaciones desde Conservación (SSTT)
 - Servicio de Proyectos

ACCIDENTES MORTALES O MUY GRAVES

Accidentes Mortales o muy Graves

Se debe visitar el emplazamiento en cuanto se tenga conocimiento de que se ha producido

Objetivos:

- Saber cómo se ha producido
- Determinar la posible responsabilidad de la vía
- Tomar medidas urgentes (cuando proceda).
- Las medidas no urgentes pueden ser de carácter:
 - * Puntual (para el punto concreto)
 - * General (para casos similares)

Ejemplos de medidas de carácter general derivadas del análisis de los accidentes con fallecidos o con dos o más heridos graves

- Accidentes en divergencias (bifurcaciones o salidas a otra carretera)
- Transiciones entre autovía y carretera convencional

Accidentes Mortales o muy Graves

Análisis de sistemas de contención en divergencias



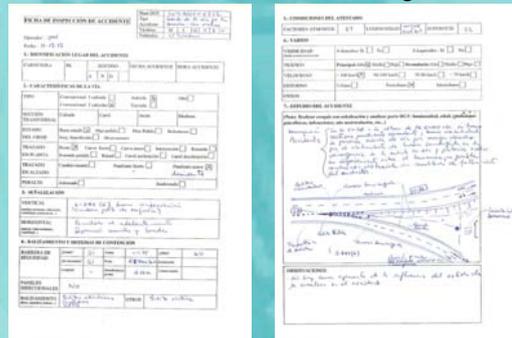
Accidentes Mortales o muy Graves

Análisis de sistemas de contención en divergencias



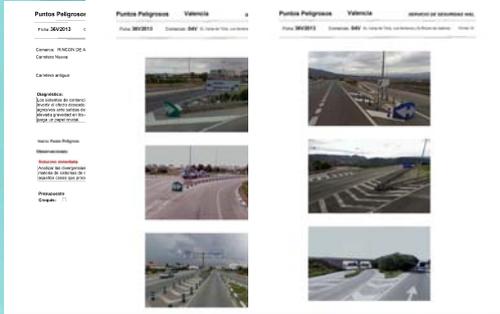
Accidentes Mortales o muy Graves

Análisis de sistemas de contención en divergencias



Accidentes Mortales o muy Graves

Análisis de sistemas de contención en divergencias



Servicio de Seguridad Vial

Ejemplos de medidas de carácter general derivadas del análisis de los accidentes con fallecidos o heridos graves

- Accidentes en divergencias (bifurcaciones o salidas a otra carretera)
- **Transiciones entre autovía y carretera convencional**



Transición autovía/carretera convencional



Pasamos de autovía al tramo convencional

Pasamos del tramo convencional a la autovía



- El accidente no se suele producir con buena visibilidad
- La probabilidad del accidente aumenta:
 - Al disminuir la visibilidad (noche, niebla...)
 - Condición psicofísica conductor (cansado, enfermo...)
 - Velocidad inadecuada



- Accidente poco frecuente
- Pero si se produce, suele ser muy grave
- Fácil de reducir el riesgo, porque...:
 - No hay muchas transiciones de este tipo
 - Suele bastar con señalización y balizamiento

Accidentes Mortales o muy Graves

Análisis de Transiciones carretera convencional/desdoblada

Puntos Peligrosos

Ficha 32V2013 C

Carretera: EL CLAMP DE T Carretera Nueva CV-35

Carretera antigua:

Diagnóstico:
Se han detectado accidentes Carreteras de doble carril: transiciones con doble carril por el tramo de 1000 m que se produce con el adelantamiento al tramo de un carril de 1000 m. La seguridad de este tipo de transiciones, es un tema de investigación científica.

Nueva Punto Peligroso:

Observaciones:

Situación definitiva:
Adaptación de las medidas de seguridad al tramo de un carril de 1000 m que se produce con el adelantamiento al tramo de un carril de 1000 m. La seguridad de este tipo de transiciones, es un tema de investigación científica.

Presupuesto:

Chequeo:

PROGRAMA DE SV 2013/2014

• **Origen de las propuestas**

- Análisis de Accidentalidad
- Accidentes Mortales o muy Graves
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
- Inspecciones de SV
- Solicitudes externas
- Actuaciones desde Conservación (SSTT)
- Planificación y Proyectos

TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA)

Denuncian la existencia de 109 puntos negros en las carreteras valencianas



TCA

Los puntos negros



TCA

Hasta hace no tanto tiempo la accidentalidad se concentraba en tramos muy cortos



Actualmente la accidentalidad está muy dispersa

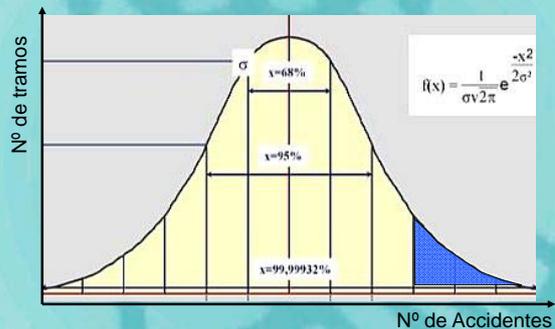


El punto negro “evoluciona”:

- Se estira (> 1.000m)
- Aumenta su ámbito temporal (5 años)
- Tiene en cuenta la IMD...
- Y la tipología del tramo

Esto nos lleva al concepto de TCA: Tramo en el que la accidentalidad es “sensiblemente superior” a la media de tramos similares

TCA



TCA

En el año 2010:

Provincia	Nº Tramos	Kilómetros	ACV	Víctimas
Castellón	17	30,8	153	223
Valencia	50	82,2	865	1334
Alicante	52	93,7	687	1089
Total TCA	119	206,7	1.705	2646
% Sobre total red		7,4%	31,8%	32,0%

TCA

PROGRAMA DE SV 2013/2014

Servicio de Seguridad Vial

TCA

PROGRAMA DE SV 2013/2014



PROGRAMA DE SV 2013/2014

- Origen de las propuestas
 - Análisis de Accidentalidad
 - Accidentes Mortales o muy Graves
 - Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
 - Inspecciones de SV
 - Solicitudes externas
 - Actuaciones desde Conservación (SSTT)
 - Planificación y Proyectos

INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE SV 2013/2014

Inspecciones de SV

Una importante proporción de los tramos en los que actuar para mejorar la seguridad media de la red se ajusta a uno de estos dos criterios:

- TCA.- Criterio matemático; actuaciones paliativas
- ISV.- Inspección de la red; Actuaciones preventivas

Inspecciones de SV

Ejemplo de Inspección SV, y su aplicación en el Programa 2013/2014:

- Análisis de los márgenes de las carreteras de GV
- Orientado a la reducción de las consecuencias de la accidentalidad por salida de vía
- Mediante medidas de seguridad activa (para evitar que se produzca el accidente)
- Y de seguridad pasiva (reduce gravedad accidente)

Inspecciones de SV

- La GV mediante su Servicio de Seguridad Vial licitó en 2008 la realización de Auditorías de Márgenes en los 2.800 km de su red
- 6 contratos ➡ 2 por provincia
- 1.500.000 € presupuesto de construcción por contrato

Inspecciones de SV

Medidas a ejecutar

- Mejora de adherencia
- Eliminación, modificación o protección de obstáculos en márgenes
- Adecuación sistemas de contención
- Implantación Sistemas de Protección de Motoristas

Algunas de las deficiencias analizadas



Algunas de las medidas adoptadas



Algunas de las medidas adoptadas



Algunas de las medidas adoptadas



Terminal de absorción de energía (TAE)



Algunas de las medidas adoptadas

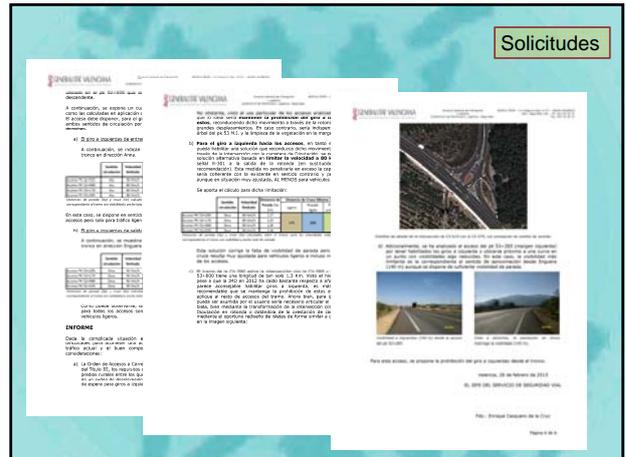
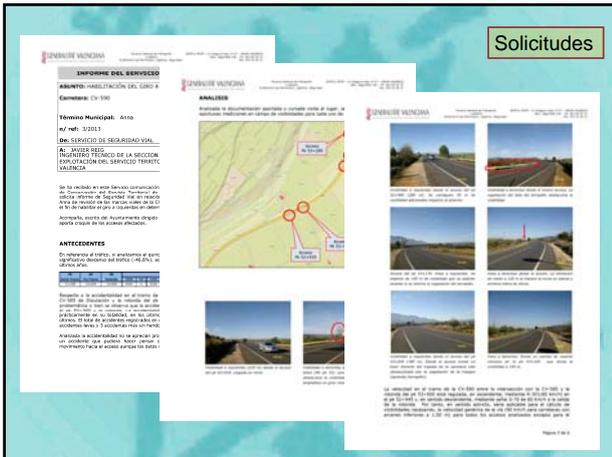


PROGRAMA DE SV 2013/2014

• Origen de las propuestas

- Análisis de Accidentalidad
- Accidentes Mortales o muy Graves
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
- Inspecciones de SV
- Solicitudes externas
- Actuaciones desde Conservación (SSTT)
- Planificación y Proyectos

SOLICITUDES DE OTROS DEPARTAMENTOS U ORGANISMOS



PROGRAMA DE SV 2013/2014

- Origen de las propuestas
 - Análisis de Accidentalidad
 - Accidentes Mortales o muy Graves
 - Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
 - Inspecciones de SV
 - Solicitudes externas
 - Actuaciones desde Conservación (SSTT)
 - Servicio de Proyectos

ACTUACIONES DIRECTAS DESDE CONSERVACIÓN



Actuaciones directas de los SSTT



Actuaciones directas de los SSTT

Pasos salvacunetas vadeables



PROGRAMA DE SV 2013/2014

• Origen de las propuestas

- Análisis de Accidentalidad
- Accidentes Mortales o muy Graves
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)
- Inspecciones de SV
- Solicitudes externas
- Actuaciones desde Conservación (SSTT)
- Planificación y Proyectos

PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS

Por circunstancias coyunturales, administrativas, o de otro tipo...

Algunas obras planificadas se modifican, dejando algún tramo fuera de actuación

En otros casos, la actuación planificada va a sufrir una importante demora

En el Programa 2013/2014 se contemplan actuaciones para salvaguardar en lo posible el contenido de los proyectos que mayor impacto positivo pueda tener sobre la seguridad vial

Ejemplo: Tramo Tavernes – Alzira (CV-50)



- Por sección transversal, accesos y márgenes, hacía falta acondicionamiento.
- Por IMD y funcionalidad en la red, hacía falta desdoblamiento
- Por ello se programó su conversión en autovía
- Y solo se hicieron actuaciones de conservación ordinaria
- Cambio de planes hacen que la autovía discurra por otro itinerario

Circunstancias del tramo:

- Varios TCA en el itinerario
- Accidentalidad creciente en curvas y accesos
- Velocidad e IMD creciente, que agravan el problema de los márgenes y de los inadecuados sistemas de contención

CV-50 Tramo Tavernes de la Valldigna - Alzira:

- Tramo de estudio entre PK 3+400 Y PK 19+675.
- Carretera convencional (IMD = 10.000).
- Multitud de accesos fundamentalmente de carácter agrícola.
- Altas velocidades de operación.
- Funciones de movilidad y accesibilidad con similar peso específico.
- Márgenes con elevada cantidad de obstáculos sin proteger (cunetas profundas, pasos salva-cunetas, obras de fábrica, árboles, postes de señalización, etc.)
- Taludes con pendientes superiores al 5:1 (H:V)
- Sistemas de contención con longitudes de anticipación insuficientes o discontinuidades.

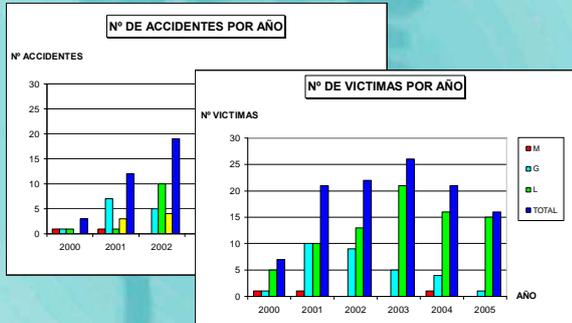
Patologías



Patologías



¿Cómo ha evolucionado la accidentalidad?:



Otro ejemplo:



Tramo con alta IMD, alta Velocidad, y accesos con mucha intensidad de tráfico



Soluciones planteadas:

- Extendido de lechada bituminosa tipo LB-1 en la intersección principal (PK 11+000) y en la curva del PK 15+250.
- Instalación de Terminal de Absorción de Energía (TAE) en barrera de PK15+550.
- Propuesta de instalación de radar fijo en PK 14+800 (DGT).
- Adecuación del acceso del PK 6+000 y supresión del giro a izquierdas.
- Mejora adherencia entre PK 7+800 y 8+300 y acondicionamiento de barreras, señalización y balizamiento.
- Cubrición de obras de fábrica de drenaje transversal.

Planificación y Proyectos

Cuando las licitaciones vayan a retrasarse...



...adelantar la ejecución de los elementos estratégicos SV

Planificación y Proyectos

Cuando las licitaciones vayan a retrasarse...



...adelantar la ejecución de los elementos estratégicos SV

Planificación y Proyectos



Proyectos específicos de Seguridad Vial (TCA): máxima prioridad

DENOMINACIÓN	CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
Objetivo de reducción de accidentalidad del Programa 2013/2014:				
- 5% reducción del número de fallecidos				
- 5% reducción del número de heridos graves				
PSV 2013/2014	50	69	85	204

Conclusiones

- La accidentalidad se ha reducido sensiblemente
- La red ha mejorado mucho en los últimos años
- No obstante, no está todo hecho: Aún quedan por hacer importantes actuaciones para la mejora de nuestra red.

Con el Programa de seguridad vial 2013/2014 de la Generalitat (y programas subsiguientes) se pretende mejorar lo ya conseguido; evitando, en tanto se retomaran las importantes actuaciones pendientes, que se produzca un retroceso en aquello que ha costado tanto esfuerzo lograr.



LA SEGURIDAD VIAL EN TIEMPOS DE CRISIS: PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL 2013/14 DE LA GENERALITAT VALENCIANA

Enrique Casquero de la Cruz
Jefe de Servicio de Seguridad Vial
Dirección general de Transportes y Logística
Generalitat Valenciana