



NOTA INTERIOR

S/REF:
N/REF: Act 17/10767

Fecha: 16 de julio de 2020

Asunto: Informe sobre las conexiones de la autovía E-901/A-3 con sus vías de servicio, en los pp.kk. 343+100 y 343+800, márgenes derecha e izquierda, respectivamente, en el término municipal de Quart de Poblet

**Jefe de Demarcación
 de Carreteras del Estado
 en la Comunidad Valenciana**

Los últimos doce kilómetros de la Autovía del Este E-901/A-3, comprendidos entre la autovía que circunvala el área metropolitana de València y la entrada a la misma ciudad, discurren constreñidos entre grandes superficies de suelo urbanizado, de uso industrial y comercial. Tres cuartas partes de esta longitud se asientan en el término municipal de Quart de Poblet, contando la autovía en la mayor parte de este tramo con vías de servicio paralelas, a ambos lados, para el acceso a las propiedades colindantes.

Entre los enlaces de los puntos kilométricos 342 y 346, la autovía dispone de dos vías de servicio que, además de conectar con estos enlaces, tienen tres conexiones específicas con el tronco de la autovía, en los siguientes puntos kilométricos: 343+100, 343+800 y 344+700. Dos de estas conexiones se encuentran en su margen izquierda, mientras que la tercera se halla en su margen derecha.



Figura 1. Autovía del Este E-901/A-3, entre los enlaces de los pp.kk. 342 y 346, con vías de servicio paralelas a la autovía, en ambas márgenes y entre los dos enlaces

La conexión del punto kilométrico 344+700 consiste en una incorporación al tronco de la autovía desde la vía de servicio situada en la margen izquierda. El funcionamiento de esta conexión no representa ningún problema desde el punto de vista de la seguridad viaria. No se puede decir lo mismo de las otras dos conexiones situadas entre los dos enlaces. Las conexiones de los puntos kilométricos 343+800 MI y 343+100 MD consisten en salidas desde las calzadas de la autovía hacia tramos bidireccionales de las vías de servicio que generan los problemas que a continuación se exponen.

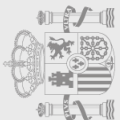




Figura 2. Salida del tronco de la autovía hacia la vía de servicio bidireccional de la margen derecha, a la altura del p.k. 343+100

Las conexiones de las dos salidas de la autovía con las vías de servicio gozan de prioridad en las intersecciones a nivel que se generan en ambas vías de servicio de doble sentido de circulación. La prioridad de paso se resuelve mediante señales de *stop*, o ceda el paso, para cada uno de los dos carriles de las vías de servicio. La visibilidad disponible desde las líneas de detención de estas intersecciones es inferior a la visibilidad de cruce necesaria para que los conductores de los vehículos, que, partiendo del reposo, se disponen a cruzar el carril en el que desemboca la salida de la autovía, vean a los vehículos que se aproximan por el carril de deceleración (figura 3).



Figura 3. Vía de servicio bidireccional situada en la margen derecha de la autovía. A la derecha de la imagen se aprecia la conexión de la salida procedente del tronco de la autovía, a la altura del p.k. 343+100 MD

A su vez, el vehículo que sale de la autovía por el carril de deceleración necesita ver a los vehículos que se disponen a cruzar el carril que le conduce al carril de la vía de servicio con el mismo sentido de circulación que el de la calzada de la autovía que acaba de abandonar (figura 4). En el caso de estas intersecciones, la visibilidad disponible para el vehículo que circula por el carril de deceleración también es inferior a la distancia de cruce.



Figura 4. Salida del tronco de la autovía hacia la vía de servicio bidireccional de la margen izquierda, a la altura del p.k. 343+800

El uso terciario y, sobre todo, industrial, del suelo urbanizado al que prestan acceso las vías de servicio obliga a considerar al camión articulado, con cabeza tractora y semirremolque, como el vehículo patrón característico para el que debe asegurarse la visibilidad de cruce en estas intersecciones de las vías de servicio. Las características de este tipo de vehículos, de una longitud mayor y con una menor capacidad de aceleración, hacen que en su maniobra de arranque tras detenerse en la señal de *stop* ocupen por más tiempo unos cruces, que además son más largos de lo normal, debido al fuerte esvía de los carriles que se cruzan, prácticamente paralelos y con una separación no muy grande entre ellos.

La teórica distancia de cruce, que recorre un vehículo que circula por el carril de deceleración a la velocidad máxima de 40 Km/h, señalizada en su parte final, y que un porcentaje nada despreciable de vehículos supera de manera asidua, mientras que un vehículo articulado ocupa el cruce saliendo del *stop*, ronda los 150 metros. Esta distancia de cruce es una de las tres distancias, junto a la de parada y la de decisión, que se tienen en cuenta para determinar la visibilidad de cruce, y que habitualmente suele ser la más restrictiva de las tres. El valor de esta distancia teórica de cruce se aleja de la visibilidad disponible en estas intersecciones, con valores situados en torno a los 100 metros. La visibilidad a disposición de los conductores se ve limitada, en este caso, por obstáculos visuales constituidos por los propios elementos funcionales de la carretera, tales como la señalización, los sistemas de contención de vehículos, las vallas de cerramiento, los báculos de alumbrado o las plantaciones antideslumbramiento de la terciaria.

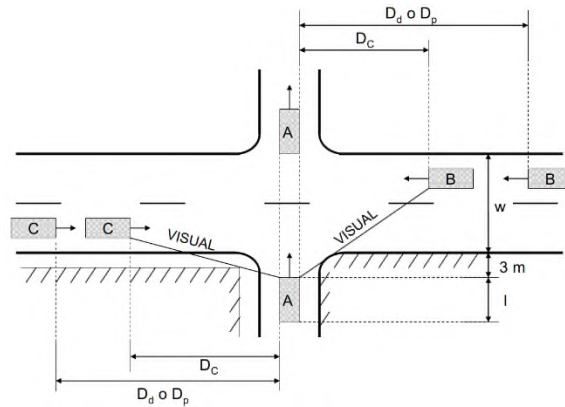


Figura 5. Visibilidad de cruce, según la norma «3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras», en la que el vehículo patrón característico (A) atraviesa el cruce antes de que los vehículos B o C, con prioridad de paso en la intersección, recorran las distancias de cruce (D_c), parada (D_p) y decisión (D_d)

El problema de falta de visibilidad se acrecenta en el caso del *stop* que deben realizar los vehículos que circulan por el carril de la vía de servicio con el mismo sentido de circulación que el de la calzada del tronco que abandonan los vehículos en estas conexiones intermedias. El ángulo muerto que no cubre el espejo retrovisor dificulta la visibilidad de los vehículos que se aproximan a la intersección por el carril de deceleración, pudiendo este hecho colaborar a la falta de observancia de la prioridad de paso, tal y como puede apreciarse en la secuencia adjunta en la figura 6, registrada por el vehículo de la web *GOOGLE MAPS*, en el carril de deceleración de la salida específica del p.k. 343+800 MI.



Figura 6. Secuencia de imágenes en la que se ve al vehículo articulado que circula por la vía de servicio de la margen izquierda no respetar la señalización de ceder el paso que regula la prioridad en la intersección con la salida de la autovía del p.k.343+800

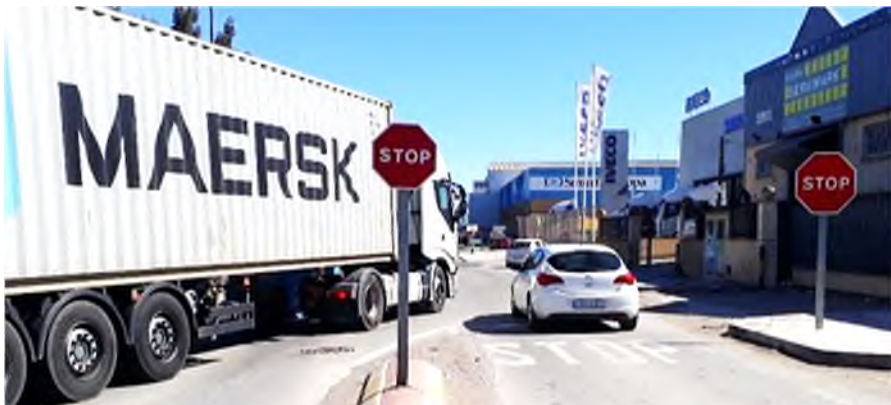


Figura 7. Vehículo articulado procedente de la autovía, con la luz de freno activada, ante el rebasamiento de la línea de detención del "stop", por parte del vehículo que circula por la vía de servicio de la margen derecha de la autovía, a la altura de la intersección del p.k. 343+100

A los graves problemas de visibilidad de estas intersecciones se añaden dos problemas más de seguridad viaria, estando relacionado uno de ellos con la disposición en planta de los viales que confluyen en la intersección. El paralelismo de las vías provoca un esviaje tan fuerte que, en el caso de los carriles de la vía de servicio con un sentido de la circulación opuesto al de la calzada de la autovía, la posibilidad de error o despiste, que finalice con un vehículo entrando a la autovía en contradirección, es más alta que en el caso de conexiones más perpendiculares o que presentan ángulos agudos en el sentido de la marcha. La siguiente figura muestra la relativa facilidad con que la disposición del vial de salida de la autovía puede propiciar la entrada accidental a la autovía a través del carril de deceleración.



Figura 8. Carril de deceleración del p.k. 343+800 MI de la A-3, visto desde el carril de la vía de servicio con un sentido de circulación opuesto al de la autovía, en la que se aprecia la relativa facilidad de entrada a la autovía, por error o distracción, en contradirección

El tercer problema de las intersecciones está relacionado con la presencia de accesos a propiedades colindantes en los mismos cruces, lo que multiplica el número de puntos de conflicto de la conexión, afectando a la explotación de la autovía y sus elementos funcionales.

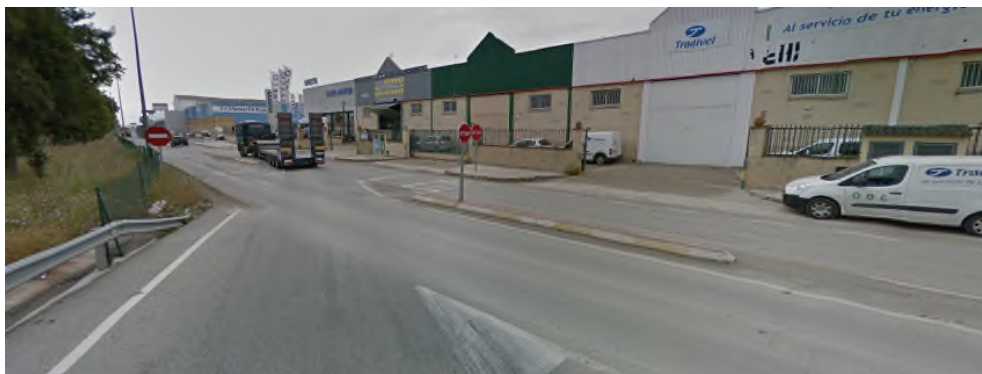


Figura 9. Accesos existentes en la intersección de la vía de servicio de la margen derecha de la autovía, vistos desde el final del carril de deceleración de la salida del p.k. 343+100

La existencia de estos accesos, en las proximidades de las dos intersecciones de salida de la autovía, no cumple con la actual regulación de la disposición de accesos que hace la norma de trazado 3.1-IC, que no permite ninguna conexión ni acceso en los primeros 250 metros de las vías de servicio, medidos desde la sección característica final, de 1,00 metro, del carril de deceleración.



FIRMADO

Los problemas de seguridad viaria hasta aquí enumerados pueden originar accidentes de tráfico de gran gravedad, como pueden ser los alcances, choques laterales y frontolaterales en las intersecciones de las vías de servicio, por falta de la visibilidad necesaria, o las colisiones frontales en la autovía, por una disposición de las conexiones que no dificulta la maniobra de entrada en contradirección a la autovía en caso de error o distracción.

La *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras*, en su artículo 36, faculta al Ministerio de Fomento, denominado ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para limitar los accesos a las carreteras estatales, pudiendo reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la seguridad viaria.

El artículo 104 del *Reglamento General de Carreteras*, aprobado por el *Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre*, establece que la Dirección General de Carreteras someterá a información pública el expediente de reordenación de accesos existentes, por un plazo no inferior a 20 días hábiles, siendo anunciado en el Boletín Oficial de la provincia y en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento correspondiente, con el fin de que todos los interesados puedan formular cuantas alegaciones y sugerencias estimen pertinentes sobre la reordenación de accesos.

La *Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento*, en su artículo decimosexto, punto 3, letra A, apartado d, establece que el ejercicio de la competencia para informar y resolver sobre accesos a las carreteras le corresponde al Subdirector General de Explotación, por delegación del Director General de Carreteras.

Los problemas descritos en las conexiones de la Autovía del Este E-901/A-3 con las vías de servicio situadas en ambos márgenes, a la altura de sus puntos kilométricos 343+100 y 343+800, en el término municipal de Quart de Poblet, afectan negativamente a la seguridad viaria, motivo por el que se propone la clausura de las mismas y su reordenación a través de los enlaces situados en los puntos kilométricos 342 y 346 de la autovía, que permiten los cuatro movimientos posibles, tanto de salida de la autovía hacia las vías de servicio como de entrada desde las mismas a la autovía, en los dos sentidos de circulación de esta.

Se adjunta al presente informe una serie de ortofotos con la propuesta de reordenación de las dos conexiones.

Lo que se informa, para su conocimiento y efectos.

INFORMA:

El Ingeniero Director del Contrato de Conservación y Explotación del Sector V2, Guillermo Llopis Serrano

CON EL VISTO BUENO DEL:

Jefe de Área de Conservación y Explotación de Valencia (P.A.), Sergio de Miguel Fernández

FIRMADO por : LLOPIS SERRANO, GUILLERMO. A fecha: 16/07/2020 06:03 PM
FIRMADO por : DE MIGUEL FERNANDEZ, SERGIO. A fecha: 17/07/2020 08:22 AM
Total folios: 9 (6 de 9) - Código Seguro de Verificación: MFOM0259B6526D50DA58EAE7EF3D
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

