

Proponen modificar 300 kilómetros para hacer «carreteras que perdonan»

Las constructoras ofrecen soluciones para reducir las consecuencias de los accidentes

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

En las carreteras convencionales (las que no son autopistas ni autopistas) hay tres tipos de accidentes graves. El 40 % son salidas de vía; el 25 % son choques frontales en adelantamientos, y el 15 % son colisiones frontolaterales en cruces y accesos laterales. «Ese es el 80 % del problema contra el que tenemos que pelear», asegura Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Esa entidad y Seopan, la patronal de las empresas constructoras, proponen un plan para acometer la gran transformación de la red de carreteras convencionales poniendo sobre el papel nuevos conceptos de seguridad vial, como las «carreteras que perdonan» porque reducen las consecuencias de los accidentes, o los tramos 2+1, que permiten adelantar sin riesgo de choque frontal.

Es la alternativa a «no hacer nada», advierte el estudio que AEC y Seopan han realizado sobre los 165.000 kilómetros de la red de carreteras convencionales de España. En el análisis se concluye que son necesarias medidas integrales en los tramos que soportan mayores niveles de tráfico y con un índice de peligrosidad superior a la media. En Galicia se han identificado así 300 kilómetros de carreteras.

Los tramos 2+1 reducen de forma drástica la posibilidad de sufrir un accidente frontal. Se convierten los dos carriles de una carretera convencional sin mediana física de separación en tramos de tres carriles (dos en un sentido y uno en otro) sin necesidad de ampliar la plataforma. Los dos carriles de un sentido quedan separados del otro por una mediana física, como en una autopista, de forma que los vehículos que circulan por ese tramo puedan adelantar con la seguridad de no encontrar un coche de frente. Los tramos de adelantamiento se alternan en uno y otro sentido durante varios kilómetros.

El concepto de «carreteras que perdonan» se utiliza para dar solución integral a las salidas de vía, mejorando firmes y dando mayor consistencia a la infraestructura para evitar la pérdida de control del vehículo. Si se produce la salida de vía, el objetivo es que el accidente apenas tenga consecuencias, eliminando obstáculos contra los que el coche pueda chocar o instalando vallas protectoras. Todo complementado con cunetas de seguridad y taludes laterales suavizados.



El primer 2+1 de España, en Cataluña. Imagen del inicio de uno de los tramos 2+1 aplicado en la carretera C-55, con carriles separados por biondas que permiten el adelantamiento seguro. FERRÁN CAMPS

Las carreteras «2+1»

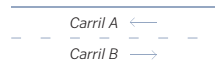
¿Cómo son?

Se busca añadir a carreteras de dos carriles un tercero central que se pueda utilizar solamente para adelantar

Mediana que tiene que tener el carril de adelantamiento para evitar choques entre vehículos

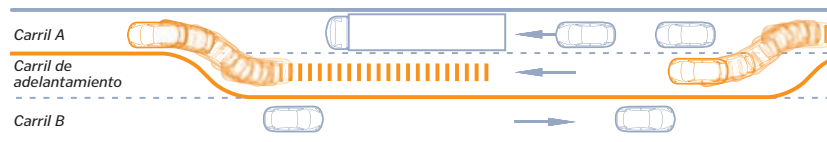
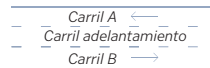
Situación original

Dos carriles (uno por sentido)



Carretera «2+1»

Tres carriles



¿Qué beneficios tienen?

Menos accidentes

Se evitan choques frontales en los adelantamientos

Más económicas

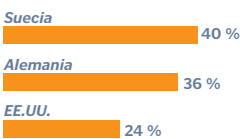
Son una alternativa más barata a las carreteras de dos carriles por sentido

Más rápidas

Permiten aumentar la velocidad de circulación en unos 19 km/h

Reducción de accidentes con víctimas

Países que ya tienen estas carreteras



Fuente: Elaboración propia

¿Cómo se señalizan?



Ejemplo de señal sueca en la que se avisa de la distancia que queda para que se acabe el carril de adelantamiento

500 m

LA VOZ

JACOBO DÍAZ PINEDA DIRECTOR GENERAL DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

«El 20 % de las carreteras convencionales soportan el 94 % del tráfico. Pues ahí tenemos que centrarnos»

J. M. PAN REDACCIÓN / LA VOZ

El concepto de carretera segura está cambiando. Lo explica el ingeniero coruñés Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera: «Los factores que funcionaron bien en los últimos años, como los controles de velocidad, de alcoholemia y de cinturón, están dando síntomas de cierto agotamiento, y creemos que hay factores nuevos que tienen que aportar soluciones, y el primero de ellos es la infraestructura, en particular la carretera convencional, donde se producen ocho de cada diez muertes en accidentes de tráfico».

—¿Qué proponen desde su asociación?

—Nosotros no hacemos el típico estudio de identificar tramos de concentración de accidentes. Entendemos que hemos mejorado mucho en seguridad vial en número de muertos y heridos, pero ahora estamos estancados.

—¿Ya no hablan de tramos de concentración de accidentes?

—Hace años había 5.000 muertos en las carreteras y podías identificar zonas con un número anormal de accidentes. Pero las carreteras han ido mejorando poco a poco y los accidentes mortales ya no se concentran con claridad en puntos concre-



El coruñés Jacobo Díaz Pineda dirige la Asociación Española de la Carretera.

tos. Por eso el concepto de tramo de concentración de accidentes pierde consistencia. Ahora cualquier tramo puede estar asociado a un accidente mortal.

—¿Y qué hay que hacer para bajar las cifras de accidentes mortales?

—Ya no se puede decir que tal cambio de rasante es tramo de accidentes, porque ese cambio de rasante ya no existe. Tenemos

El conductor tendría garantizado un adelantamiento seguro, como en una autopista

Carreteras que perdonan y tramos 2+1 no son conceptos nuevos. Son soluciones que se han venido aplicando desde hace años en varios países de Europa. El 2+1 nació en Suecia a finales de los años noventa, cuando el Parlamento de aquel país se planteó eliminar por completo las muertes en carretera. Esa solución se plantea para evitar los choques frontales en trayectos de mucho tráfico y con especial incidencia de vehículos pesados. No es asumible transformar toda la red convencional en autopista, pero sí se pueden aportar visiones innovadoras en tramos con riesgo de accidentalidad elevado. El informe de la AEC define las carreteras 2+1 como «el paso intermedio entre la red convencional y la de alta capacidad [autopistas y autopistas]».

Para evitar el choque frontal en las vías convencionales «hemos ido al modelo sueco, que se replicó en Finlandia y Alemania», explica Díaz Pineda. En la actualidad ya hay un ejemplo en Gerona, donde la Generalitat construyó un tramo de esas características que ha dado muy buenos resultados, con un descenso del número de accidentes mortales.

Los estudios técnicos plantean que ese tipo de solución se pueda aplicar en tramos que cumplan las condiciones de tener un elevado índice de peligrosidad y contar al menos con cinco kilómetros de longitud para garantizar la circulación alterna en los dos sentidos. Los expertos consideran que la solución 2+1 garantiza al conductor que va a poder adelantar con la máxima seguridad, como en una autopista.

165.000 kilómetros de carreteras convencionales y no podemos actuar sobre todos. Pero sabemos que el 20 % (33.000 kilómetros) soportan el 94 % del tráfico. Pues ahí tenemos que centrarnos.

—¿Qué son las carreteras que perdonan?

—En el concepto de carreteras que perdonan la regla básica es eliminar obstáculos, mejorar visibilidades, tender taludes y proteger los obstáculos si no se pueden suprimir. Se trata de evitar que el coche se salga de la carretera, pero el golpe sea controlado. El objetivo es que si se produce una salida de vía no haya consecuencias graves.