

N/R.:

ASUNTO:

Renovación de la capa de rodadura en función de los valores del CRT determinados con el equipo SCRIM.

NOTA DE SERVICIO

La Subdirección de Conservación y Explotación tiene riguroso celo en disminuir el número de accidentes en la Red de Interés General del Estado. Por ello, cada año, se redacta el Programa de Seguridad Vial.

En dicho Programa de Seguridad Vial, y concretamente en el último; "Programa de Seguridad Vial 1988-1990", se prevee en el capítulo C "Otras mejoras de Seguridad Vial" y en el apartado 1 "Tramos deslizantes", un estudio y propuesta de actuación de los tramos en que se tengan mediciones del coeficiente de rozamiento transversal.

Es muy importante el efecto de la renovación de la capa de rodadura en las carreteras para mantener un coeficiente de rozamiento adecuado, sobre todo por las importantes velocidades adquiridas por los usuarios en los últimos años, ya que el aumento de velocidad requiere un mayor coeficiente de rozamiento transversal.

Por otro lado, la renovación de la capa de rodadura hará que los accidentes disminuyan, sobre todo, con pavimento mojado.

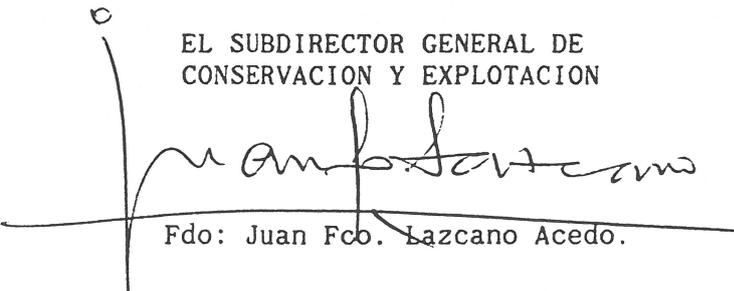
A finales del año 1990 y por parte de la Dirección General de Carreteras, se envió a cada Unidad de Carreteras los resultados de los ensayos del S.C.R.I.M. en las carreteras de la Red de Interés General del Estado.

Esta Subdirección, considera conveniente un estudio de los tramos en que dichos valores se encuentran por debajo de los umbrales recomendados, valores que varían según el tipo de carreteras. Estos valores se encuentran recogidos en el anejo adjunto.

Con lo expuesto anteriormente, cada Unidad de carreteras deberá enviar, en el plazo mas breve posible, un estudio y propuesta de actuación de los tramos en los que el coeficiente de rozamiento transversal sea inferior al recomendado.

Madrid a 1 de Febrero de 1991

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
CONSERVACION Y EXPLOTACION


Fdo: Juan Fco. Lazcano Acedo.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
Y URBANISMO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCION GENERAL DE CONSERVACION Y EXPLOTACION

Hoja n.º _____

N/R.:

ASUNTO: Renovación de la capa de rodadura en función de los valores del CRT determinados con el equipo SCRM.

Dpto. - Estado - Madrid
 Dirección General de Carreteras
 Ministerio de Segovia
 15 FEB 1991
 ENTRADA
 Núm. 154

NOTA DE SERVICIO

La Subdirección de Conservación y Explotación tiene riguroso celo en disminuir el número de accidentes en la Red de Interés General del Estado. Por ello, cada año, se redacta el Programa de Seguridad Vial.

En dicho Programa de Seguridad Vial, y concretamente en el último; "Programa de Seguridad Vial 1988-1990", se prevee en el capítulo C "Otras mejoras de Seguridad Vial" y en el apartado I "Tramos deslizantes", un estudio y propuesta de actuación de los tramos en que se tengan mediciones del coeficiente de rozamiento transversal.

Es muy importante el efecto de la renovación de la capa de rodadura en las carreteras para mantener un coeficiente de rozamiento adecuado, sobre todo por las importantes velocidades adquiridas por los usuarios en los últimos años, ya que el aumento de velocidad requiere un mayor coeficiente de rozamiento transversal.

Por otro lado, la renovación de la capa de rodadura hará que los accidentes disminuyan, sobre todo, con pavimento mojado.

A finales del año 1990 y por parte de la Dirección General de Carreteras, se envió a cada Unidad de Carreteras los resultados de los ensayos del S.C.R.I.M. en las carreteras de la Red de Interés General del Estado.

Esta Subdirección, considera conveniente un estudio de los tramos en que dichos valores se encuentran por debajo de los umbrales recomendados, valores que varían según el tipo de carreteras. Estos valores se encuentran recogidos en el anejo adjunto.

Con lo expuesto anteriormente, cada Unidad de carreteras deberá enviar, en el plazo más breve posible, un estudio y propuesta de actuación de los tramos en los que el coeficiente de rozamiento transversal sea inferior al recomendado.

Madrid a 1 de Febrero de 1990

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
CONSERVACION Y EXPLOTACION

Fdo: Juan Fco. Lázcano Acedo.

**NIVELES RECOMENDADOS DEL CRT
EN TRAMOS DE DISTINTA CATEGORÍA DE
ACCIDENTALIDAD POTENCIAL**

VELOCIDAD = 20 km/h

Tabla - 1.1.

LONGITUD MINIMA (m) del TRAMO	DESCRIPCION	Nivel mínimo del CRT (medio en verano)				
		35	40	45	50	55
		Categoría de accidentalidad potencial				
		1	2	3	4	5
100	Autopistas, autovías y vías rápidas.	*** ***				
100	Carreteras convencionales		*** ***			
50	Ramales de enlace en autopistas, autovías y vías rápidas.		*** ***			
50	Resto de los ramales de enlace y vías de giro en intersecciones.			*** ***		
	Inclinación de la rasante entre el 5 y 10 % en más de 50 m. (Autopistas y autovías sólo bajadas)			*** ***		
	Curvas de radio < 250 m no limitadas a 60 km/h ó menos.			*** ***		
	Inclinación de la rasante superior al 10 % en más de 50 m. (Autopistas y autovías sólo bajadas)				*** ***	
50	Aproximación a intersecciones, cruces de peatones, pasos a nivel etc.					*** ***

NIVELES RECOMENDADOS DEL CRT
EN TRAMOS DE DISTINTA CATEGORIA DE
ACCIDENTALIDAD POTENCIAL
VELOCIDAD = 20 km/h
Tabla - 1.2.

LONGITUD MINIMA (m) del TRAMO	DESCRIPCION	Nivel mínimo del CRT (medio en verano)	
		55	60
		Categoría de accidentalidad potencial	
		5	6
10	Intersecciones	*** ***	
	Curvas de radio < 100 m limitadas a 60 km/h ó menos		*** ***

TABLE 2

Minimum* values of skidding resistance for different sites

SITE	DEFINITION	SFC (at 50 km/h)												
		Risk Rating												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
A1 (v difficult)	(i) Approaches to traffic signals on roads with a speed limit greater than 40 mile/h (64 km/h) (ii) Approaches to traffic signals, pedestrian crossings and similar hazards on main urban roads**						0.55	0.60	0.65	0.70	0.75			
A2 (difficult)	(i) Approaches to major junctions on roads carrying more than 250 commercial vehicles per lane per day (ii) Roundabouts and their approaches (iii) Bends with radius less than 150 m on roads with a speed limit greater than 40 mile/h (64 km/h) (iv) Gradients of 5% or steeper, longer than 100 m				0.45	0.50	0.55	0.60	0.65					
B (average)	Generally straight sections of and large radius curves on: (i) Motorways (ii) Trunk and principal roads (iii) Other roads carrying more than 250 commercial vehicles per lane per day	0.30	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55							
C (easy)	(i) Generally straight sections of lightly trafficked roads (ii) Other roads where wet accidents are unlikely to be a problem	0.30	0.35	0.40	0.45									

* 'Minimum' in this context is defined on page 3.

** Main urban roads would generally be included in Marshall road categories, 1, 2 and 3.