



**Asociación
Española de la
Carretera**



Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	OBJETIVO Y METODOLOGÍA APLICADA	3
3.	RECOMENDACIONES.....	7

1. INTRODUCCIÓN

El tercer informe de auditoría de seguridad vial corresponde al estudio de la adecuación de las secciones tipo asignadas a los tramos de acondicionamiento de las carreteras de los Sectores en los que se divide el Proyecto Red.

La velocidad de diseño y la sección son magnitudes cuyos valores quedan recogidos en el *Plan General de Carreteras de Aragón, punto 9.2.2. Criterios sobre velocidades y anchuras mínimas en la Red Autonómica Aragonesa*, variando en función del tipo de red y de la IMD.

Pese a que se ha tratado de respetar estas indicaciones, en ocasiones no se ha podido cumplir estrictamente dicha asignación, pues al tratarse de acondicionamiento de carreteras en servicio, existen condicionantes sociales, económicos y medioambientales que dificultan o imposibilitan el cumplimiento de estos valores, además, debe garantizarse la consistencia con los tramos anterior y posterior, en la medida de lo posible. Lo que es importante, es la coherencia entre sección y velocidad de diseño.

2. OBJETIVO Y METODOLOGÍA APLICADA

El objetivo del tercer informe de auditoría es el de comprobar la coherencia existente entre las velocidades y las secciones tipo contempladas en los proyectos.

Como se ha indicado anteriormente, el Plan General de Carreteras de Aragón contempla la correlación deseable entre velocidades y secciones. A continuación se presenta la tabla que recoge dichos valores.

TIPO DE TERRENO

TIPO DE RED	IMD	LLANO		ONDULADO		ACCIDENTADO		MUY ACCIDENTADO	
		V	Sec.	V	Sec.	V	Sec.	V	Sec.
Básica	> 2.000	100	7/10	100	7/10	90	7/9	80	6/8
	1.000-2.000	100	7/10	90	7/9	80	7/9	70	6/8
	< 1.000	90	7/9	80	7/9	70	7/8	60	6/7
	Excepcional	(80)	(7/9)	(70)	(7/8)	(60)	(6/7)	(50)	(6/6)
Comarcal	> 1.000	90	6/8	80	6/8	70	6/7	60	6/6
	500-1.000	80	6/8	70	6/8	60	6/7	50	6/6
	< 500	70	6/7	60	6/7	50	6/6	40	6/6
	Excepcional	(60)	(6/7)	(50)	(6/6)	(40)	(5/5)	(40)	(5/5)
Local	Normal	70	6/7	60	6/7	50	6/6	40	6/6
	Excepcional	(60)	(6/6)	(50)	(6/6)	(40)	(5/5)	(40)	(5/5)

Fuente: Plan General de Carreteras de Aragón (2004 – 2013)

Para la identificación de aquellas situaciones en las que no se cumpla una correlación adecuada entre velocidad y sección tipo se utilizará el siguiente criterio:

- **Si:** cumple velocidad/sección mínima establecida en el Plan.
- **Aceptable:** por condicionantes de la carretera no se cumple estrictamente la velocidad/sección establecida por el Plan en función de tipo de Red, IMD y terreno, pero sí la correlación entre velocidad-sección mínima, por lo que desde el punto de vista de seguridad vial es Aceptable. Se incluye en esta calificación aquellos casos en los que la sección asignada sea muy superior al mínimo establecido, pues se deberá emplear la señalización adecuada para evitar que el conductor espere una velocidad de diseño superior a la empleada.
- **No:** no se cumple con la correlación entre velocidad-sección mínima indicada por el Plan.

El empleo generalizado de **bermas** es lo más idóneo, pero como se trata de acondicionamiento de carreteras existentes, pueden existir condicionantes sociales, económicos y medioambientales que no lo hacen posible, por ese motivo se realiza un estudio de evaluación de la necesidad de la disposición de bermas. Para ello se considerará como recomendación a seguir lo establecido en la Norma de Trazado 3.1.-I.C.

CLASE DE CARRETERA		Velocidad de Proyecto (km/h)	Carriles (m)	Arcén (m)		Bermas (m)		Nivel de servicio en la hora de proyecto del año horizonte
				exterior	interior	mínimo	máximo ****	
De calzadas separadas		120	3,5	2,5	1,0 - 1,5*	0,75	1,5	C
		100	3,5	2,5	1,0 - 1,5*	0,75	1,5	D
		80	3,5	2,5	1,0	0,75	1,5	D
De calzada única	Vías rápidas	100	3,5	2,5		0,75	1,5	C
		80	3,5	2,5		0,75	1,5	D
	Carreteras convencionales	100	3,5	1,5 - 2,5		0,75	1,5	D
		80	3,5	1,5***		0,75**	1,5**	D
		60	3,5	1,0 - 1,5***		0,75**	1,5**	E
		40 IMD > 2000	3,5	0,5		-	-	E
		40 IMD < 2000	3,0	0,5		-	-	E

* El valor 1,5 se exigirá para medianas en las que, de forma continuada, la barrera esta adosada al arcén.

** Para carreteras en terreno muy accidentado y con baja intensidad de tráfico (IMD < 3.000) se podrá justificar a ausencia o reducción de berma.

*** Para carreteras en terreno muy accidentado, o con baja intensidad de tráfico (IMD < 3000) se podrá reducir de forma justificada la dimensión del arcén en 0,5 metros como máximo.

**** Salvo justificación en contrario (visibilidad, sistemas de contención de vehículos, etc.).

Nota: El nivel de servicio se definirá de acuerdo con el Manual de Capacidad.

Como se puede observar, para carreteras convencionales la berma se puede reducir/anular, excepto para carreteras de V100, pero siempre disponiendo arcén. En el caso que nos ocupa se han proyectado algunas carreteras sin arcén, por lo que deberá tenerse en cuenta este hecho al estudiar la colocación o no de bermas.

Se ha evaluado en tablas adjuntas la disposición o no de bermas en las carreteras que no las poseen en el Proyecto de Trazado, con el siguiente criterio:

Velocidad (km/h)	Sección	Berma disposición
40/50	6/6	Necesaria
	6/7	Deseable
	7/7	Necesaria
	7/8	Deseable
	7/9	Deseable
60/70/80/90, IMD>3000 o terreno no muy accidentado	todas	Necesaria
60/70/80/90, IMD<3000 o terreno muy accidentado	6/6, 6/7, 6/8	Necesaria
	7/8	Necesaria 80/90 Deseable 60/70
	7/9	Deseable
	7/10	Deseable
100	7/9, 7/10	Necesaria

Se puede otorgar una de estas dos calificaciones a la disposición de berma, de mayor a menor importancia: **Necesaria/Deseable**.

Como se puede apreciar en la tabla anterior, en todos los casos en los que no se ha proyectado arcén se ha calificado de Necesaria la disposición de berma, pues la Norma de Trazado 3.1.- I.C. establece dicha necesidad considerando que en todas las carreteras hay un arcén mínimo de 0,5 m, y desde el punto de vista de seguridad vial, en este informe se considera necesario disponer de un ancho mínimo (berma) junto a los carriles de circulación para posibles paradas de emergencia, etc.

Para carreteras de velocidad de proyecto V60-V90 e $IMD \geq 3.000$ (terreno no muy accidentado) y para toda carretera de V100, se considera **Necesaria** la disposición de bermas al igual que en la Norma de Trazado, debido a la intensidad de tráfico.

En cambio si el grupo de carreteras con V60-V90 posee una $IMD < 3.000$ o se trata de terreno accidentado, y siempre que el carril sea de 3,5m se considera **Deseable** la disposición de bermas para todas las carreteras de V60-70 y para aquellas del grupo V80-90 cuyos arcones sean como mínimo de 1m de ancho por sentido.

Para carreteras de $V > 50\text{km/h}$, si el ancho de carril es de 3 m, se considera siempre **Necesaria** la disposición de bermas.

Es importante señalar que las dimensiones de las bermas que se van a emplear en estos proyectos en estudio son muy reducidas, de 0,50 m de ancho, muy inferiores a las indicadas en la Norma de Trazado 3.1.-I.C.

Si no es viable el empleo generalizado de bermas en las carreteras en estudio y sólo se pueden disponer en tramos puntuales, entre éstos deberían constar:

- Tramos con necesidad de colocación de barreras de seguridad para la contención de vehículos, pues éstas se disponen en las bermas.
- Interior de curvas, principalmente de curvas de radio reducido en las que puede existir falta de visibilidad ocasionada por la barrera de seguridad, desmonte, vegetación, etc. La Norma de Trazado 3.1.- I.C. establece unos despejes para estos casos.
- Tramos en los que el estudio de visibilidad de cada carretera lo indique.

- Tramos de carreteras en las que no se haya proyectado sobreebancho de carril en las curvas en las que la Norma de Trazado 3.1.-I.C. considera necesario.
- Tramos en los que la situación de emergencia de vehículo parado en carril-arcén pueda crear un riesgo excesivo a la circulación, pues la berma minorará la ocupación del carril.

Las secciones tipo (carril/arcén/berma) asignadas a las carreteras en estudio se deberán mantener en los tramos intermedios en los que no se actúe o sólo se realicen mejoras de firme. Si no es posible, se deberían señalar los estrechamientos que se produzcan para que el conductor sea capaz de percibir esta situación. En cualquier caso siempre será preferible el estrechamiento de arcén frente al de carril.

Las transiciones de ancho de carril se deberán realizar conforme a lo establecido por la Norma de Trazado 3.1.-I.C

Es recomendable disponer el sobreebancho del carril conforme a lo establecido por la Norma de Trazado 3.1.-I.C, en función del radio de la curva.

En general no se dispone de información de las secciones existentes al inicio de las actuaciones con las que estudiar su continuidad, así como tampoco se indican, en la mayoría de los casos, las secciones de los tramos de mejora de firme, red a la que pertenecen o velocidad de proyecto. Por ello, este estudio se centra en los tramos a acondicionar.

No se ha facilitado información sobre cómo se realizan las transiciones de ancho de plataforma, por lo que no se puede evaluar su idoneidad.

En los planos de secciones tipo no se refleja el empleo de despejes.

3. RECOMENDACIONES

A continuación se presentan las recomendaciones para el estudio de secciones-velocidades y bermas,

SECTOR 1ZARAGOZA							
U.E.	TRAMO DE ACONDICIONAMIENTO	TIPO	SECCIÓN	VELOCIDAD	CUMPLE PLAN G. ARAGÓN	BERMA	OBSERVACIONES
1.- ACONDICIONAMIENTO							
1	A-125.Tramo: L.P. De Navarra – Valareña	BASICA	7/9 0,5	100	No	proyectada	En el EI era V90 y 7/9, pero ahora se ha aumentado la velocidad de diseño pero no la sección a 7/10 que se corresponde con el mínimo fijado por el Plan. RECOMENDACIÓN: se deberá disminuir la velocidad de diseño a 90km/h .
1	Carretera A-125.Tramo: Erla – L.P. de Huesca	BASICA	7/9 0,5	80	Si	proyectada	
2	Carretera A-126.Tramo: L.P. de Navarra - Tauste	BASICA	7/10 0,5	100	Si	proyectada	
2	Carretera A-126.Tramo: Tauste - Remolinos	BASICA	7/10 0,5	100	Si	proyectada	
3	A-127 Ejea de los Caballeros - Castiliscar	BASICA	7/10 0	80	Acceptable	Deseable	Al ser la I.M.D. = 2735, la velocidad de diseño debería ser 100-90, pero al ser un acondicionamiento de carretera existente no habrá sido viable. La sección empleada es superior a la mínima establecida.
4	Carretera A-1107. Tramo: Carretera N-232 – Carretera N-II	BASICA	7/10 0,5	100	Si	proyectada	
5	A-126 Puente Alagón	BASICA	7/10		Si		Ampliación de estructura manteniendo la sección de la carretera.
6	A-121 Ricla-Fuendejalón	BASICA	7/10 0	80	Acceptable	Deseable	Al ser la I.M.D.>2.000, la velocidad de diseño debería ser 100-90, pero al ser un acondicionamiento de carretera existente no habrá sido viable. La sección empleada es superior a la mínima establecida.

No se indica el tipo de Red o velocidad en los casos de mejora de firme, ni la disposición o no de berma.

No se indica la disposición de sobranchos en las curvas que lo precisen.



**Asociación
Española de la
Carretera**

***INFORME ASV 2:
Análisis de Consistencia según el diseño
geométrico***





Contenido

1. INTRODUCCIÓN	3
2. OBJETIVO Y METODOLOGÍA APLICADA	4
3. RECOMENDACIONES	10

1. INTRODUCCIÓN

Las auditorías de seguridad vial son procedimientos sistemáticos mediante los cuales se comprueban las condiciones de seguridad de todos los aspectos y factores relacionados con la carretera.

Una vez realizado el Informe de Auditoría sobre los Estudios Previos, en los que se analizaban desde el punto de vista de la seguridad vial las posibles soluciones planteadas, se procedió a la elaboración del Informe de comprobación de la Consistencia en el diseño.

Existen numerosos estudios y autores que han demostrado que para conseguir un trazado seguro no basta con cumplir la normativa vigente, pues aún cumpliéndola, siempre existen condicionantes que pueden poner en peligro a los usuarios de las vías bajo ciertas condiciones. Así pues, se debe tratar de garantizar cierta homogeneidad en los parámetros de la carretera y su adecuación al entorno, es lo que se conoce como la Consistencia en el diseño.

La Consistencia de la vía se puede definir como el grado de adecuación entre el comportamiento que permite una carretera y lo que el conductor espera de ella, es decir, si cumple o no sus expectativas. El estudio de la Consistencia de una carretera tiene como finalidad reducir la siniestralidad de la misma.

Existen diferentes informes de consistencia que analizan la carretera desde distintos puntos de vista: geometría de la vía (planta/alzado), el estado del firme, sección de la vía, entorno, etc., pero el más relevante es el que se basa en el análisis de la Velocidad de Operación, pues está comprobado que es el factor que mayor influencia ejerce sobre los accidentes. Dicha velocidad de operación viene definida por la geometría de la vía.

Dada la importancia y carácter innovador del estudio de la Consistencia en el trazado de carreteras, se ha procedido a su incorporación al Estudio de Seguridad de los proyectos de Trazado de los 8 Sectores que componen el Proyecto Red (tramos a acondicionar). En este Estudio se analiza únicamente la Consistencia según la Velocidad de Operación, no entrando a valorar el cumplimiento del Plan General de Carreteras de Aragón y la Norma de Trazado 3.1.- I.C. en los aspectos que no alcanza dicho plan.

2. OBJETIVO Y METODOLOGÍA APLICADA

El objetivo del análisis de Consistencia es identificar tramos potencialmente peligrosos para el usuario mediante el análisis de las velocidades, indicando las posibles medidas que contribuirían a eliminar, o a disminuir en la medida de lo posible, los accidentes que podrían producirse debido a una consistencia deficiente.

La metodología utilizada se ha basado en el estudio realizado por D. Alfredo García y D. Francisco Javier Camacho, de la Universidad Politécnica de Valencia: **“Evaluación de la Seguridad Vial de tramos de carreteras convencionales, empleando perfiles continuos de velocidad de operación, para la determinación de la consistencia de su diseño geométrico”**. Este estudio obtuvo la *Mención Especial del II Premio Internacional a la Innovación en Carreteras Juan Antonio Fernández del Campo*.

A continuación se indica la metodología aplicada.

Se ha determinado la Consistencia del tramo en estudio con tres Criterios basados en la Velocidad de operación:

Criterio I. Consistencia en el diseño: compara la V_{85} de cada alineación en planta con la $V_{\text{diseño}}$ del tramo.

Buena:	$ V_{85i}-V_d \leq 10$
Aceptable:	$10 < V_{85i}-V_d \leq 20$
Mala:	$20 < V_{85i}-V_d $

Criterio II. Consistencia en la velocidad de operación (Lamm): compara la V_{85} de cada alineación con la V_{85} de la alineación siguiente.

Buena:	$ V_{85i}-V_{85i+1} \leq 10$
Aceptable:	$10 < V_{85i}-V_{85i+1} \leq 20$
Mala:	$20 < V_{85i}-V_{85i+1} $

Con este criterio se puede conocer si las variaciones de velocidad entre alineaciones contiguas son excesivas o se producen de forma gradual.

Modelo Global de Consistencia (MGC): adaptación del Modelo Global de Consistencia de Polus para carreteras convencionales. Elimina las limitaciones de los anteriores criterios, pues no estudia de forma individualizada la velocidad de cada alineación, sino que establece un perfil de velocidad de operación, en el que se estudia cada alineación formando parte del conjunto. Este criterio se basa en el estudio de la definición en planta del tramo. Se establece un rango de valores para clasificar la Consistencia (C):

Buena: $C > 2$
Aceptable: $1 < C \leq 2$
Pobre: $C \leq 1$

La aplicación del Modelo Global de Consistencia es un proceso muy laborioso, pero da un mayor conocimiento del grado de seguridad vial del diseño realizado de la carretera.

Primero se debe calcular la velocidad de operación de cada alineación:

- Para las curvas se aplica el modelo de Krammes en función del radio y longitud de dicha curva, siempre que el radio no sea inferior a 50 m, en cuyo caso se aplica la Norma de Trazado 3.1.- I.C.

$$V_{85} = 102,40 - \frac{2741,8166}{R} + 0,012 \cdot L - 5,72958 \cdot \frac{L}{R}$$

- Para las rectas se aplica la formulación de Polus, Fitzpatrick y Frambro, proceso más laborioso, pues además de influir la longitud de la recta, intervienen los radios de las curvas anterior y posterior.

TIPO	MODELO
I	$V_{85} = 101,11 - \frac{3420}{GM}$
II	$V_{85} = 105 - \frac{28,107}{e^{0,00108 \cdot GM}}$
III	$V_{85} = 97,73 + 0,00067 \cdot GM$
IV	$V_{85} = 105 - \frac{22,953}{e^{0,00012 \cdot GM}}$

L(m)	R ₁ (m)	
	R ₁ ≤ 250	R ₁ > 250
L < 150	I	III
150 ≤ L ≤ 1000	II	III
L > 1000	IV	IV

- Se emplea una nueva variable, Geometric Measure, en función de la longitud de la recta y de los radios de las curvas anexas.

$$GM = \begin{cases} GM_S = \frac{R_1 + R_2}{2}; T_L \leq t \\ GM_L = \frac{T_L \cdot \sqrt{R_1 \cdot R_2}}{100}; T_L > t \end{cases}$$

- Con la velocidad de operación de cada alineación calculada se realiza el perfil de velocidades de operación, en el que se representan todas las alineaciones según su pk, longitud y velocidad calculada. Se considera que los vehículos tardan tres segundos en decelerar y cuatro segundos en acelerar.
- Gráficamente, sobre dicho perfil, se calcula la velocidad media del tramo.
- A continuación se debe determinar R_a , medida de consistencia del área relativa (m/s), que calcula el área encerrada entre el perfil de velocidad y la velocidad media del tramo. Así, a medida que el tramo presente más oscilaciones de velocidad, R_a aumentará y descenderá el valor de C, empeorando la consistencia.

$$R_a = \frac{\sum |a_{i}|}{L}$$

$\sum |a_{i}|$: Suma de áreas (en valor absoluto) entre la velocidad de cada punto del perfil y la velocidad media (m2/s)
L: Longitud del segmento (m).

- El siguiente parámetro que interviene es σ , desviación típica de las velocidades de los diferentes elementos geométricos que componen el tramo:

$$\sigma = \sqrt{\frac{1}{N} \cdot \sum (v_i - \bar{v})^2}$$

σ Desviación estándar de las velocidades (km/h)
 v_i Velocidad individual de un alineación (km/h)
 \bar{v} Velocidad media del tramo (km/h)

- En la fórmula final de cálculo de la Consistencia es donde se aplican los resultados anteriores:

$$C = 2,808 \cdot e^{-0,278 \cdot \left(R_a \cdot \frac{\sigma}{3,6} \right)}$$

- El valor de C oscila entre 0 y 2,808, pudiendo así clasificar como se expuso en una tabla anterior, la consistencia como Buena, Aceptable y Pobre.

Como ya se ha indicado, el MGC, basa el estudio de la consistencia en la definición en planta de la carretera, y por ello posee ciertas limitaciones de aplicación: carreteras convencionales, de longitud del tramo mínima 1 km y máxima 10 km, e inclinación no superior al 5% (rampa o pendiente).

En este informe, para carreteras con longitud superior a 10km se ha procedido de la siguiente manera: si se observa homogeneidad de trazado, se ha estudiado el tramo en su conjunto, en caso contrario se divide en tramos de geometría similar.

En el caso de carreteras con alguna alineación con pendiente superior al 5%: se calcula primero el perfil de velocidad atendiendo sólo a la definición en planta y posteriormente se corrigen las velocidades de los tramos afectados por las pendientes fuertes, en base a lo indicado en el Modelo de Fitzpatrick et al, que estima las velocidades de operación en combinación de curvas horizontales/rectas con las pendientes longitudinales.

La velocidad de operación obtenida en el MGC, se ha empleado tanto en el Criterio I como en el Criterio II, por homogeneidad. Por ello cuando el tramo es de montaña (fuertes pendientes) no se pueden calcular las velocidades de operación por el método Global de Consistencia, por lo que queda fuera del estudio.

Para los tramos de carreteras no incluidos en el ámbito de aplicación del MGC por ser un tramo corto, se aplica únicamente el Criterio I y el Criterio II.

En cuanto al peso de los resultados obtenidos, los resultados del Criterio I se toman como referencia del estado de la planta con los criterios de diseño, dando más importancia a los resultados del Criterio II y del MGC.

En los casos de Acondicionamiento de carreteras se considera admisible si la consistencia obtenida varía entre Aceptable y Buena.

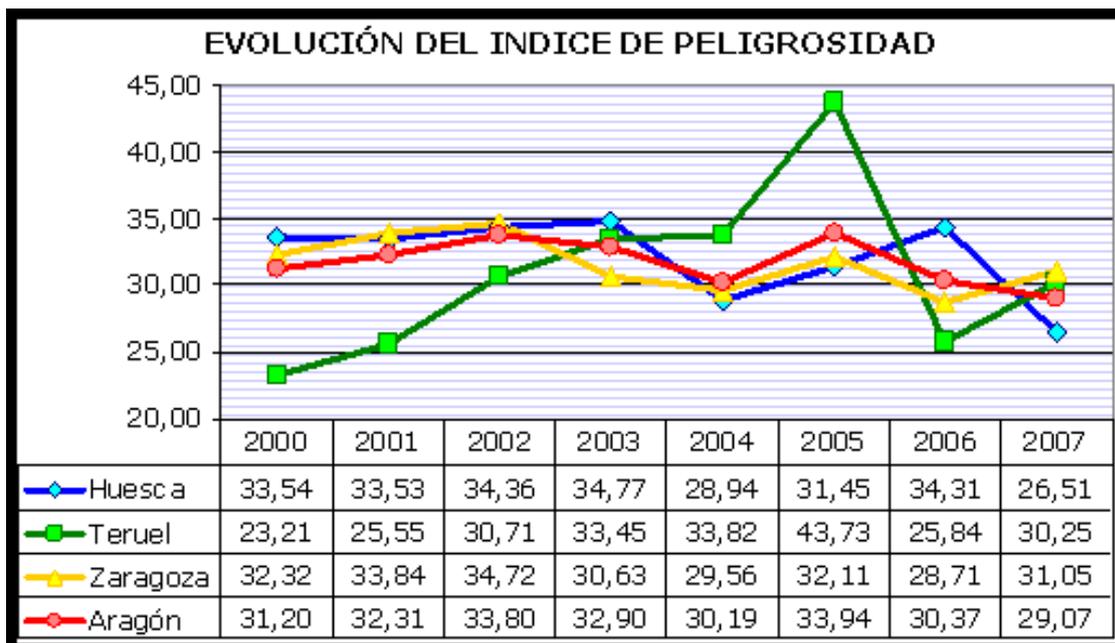
Así pues, si en el sentido Directo de circulación la Consistencia obtenida según el MGC es $> 1,20$ (Buena-Aceptable) y las velocidades de operación de las alineaciones del tramo son en la mayoría de los casos las mismas en ambos sentidos, sólo se calcula el perfil de velocidad en el sentido Directo, pues para el Sentido Inverso los resultados serán similares y no aportan más información.

Como ya se ha indicado la siniestralidad está estrechamente relacionada con la Consistencia y por ello se calcula el Índice de Peligrosidad IP (considerando únicamente los accidentes con víctimas) en función del valor de Consistencia obtenido en el estudio:

$$IP = 36,107848 \cdot e^{-0,33628257 \cdot C}$$

A medida que la Consistencia aumenta, disminuye el Índice de Peligrosidad. Aunque la Consistencia sea óptima, existe un remanente de accidentes, esto se debe a que no todos los accidentes tienen como causa la geometría de la vía.

En este informe se ha comparado el resultado de Índice de Peligrosidad estimado de cada tramo con el IP_{medio} de cada provincia del año 2007, según los valores indicados en esta tabla:



En el Anexo de este informe se recogen de cada tramo:

- Tablas de cálculo que contienen para cada sentido de circulación: estado de alineaciones, cálculo de la velocidad de operación tanto si es recta, curva o si viene condicionada por fuerte pendiente longitudinal, consistencia del Criterio I y II, velocidad media del tramo, cálculo de consistencia según el MGC e Índice de Peligrosidad.

- Perfil de velocidad de operación del tramo: velocidad de operación de las alineaciones curvas (rojo) y de las rectas (azul), las transiciones de velocidad (verde) y la velocidad de operación media del tramo (magenta).

En el estudio de la Consistencia se ha tenido en cuenta que no se trata de carreteras de nuevo trazado, sino de vías existentes con fuertes condicionantes ambientales, socioeconómicos, etc. que limitan mucho el margen de actuación del ingeniero que diseña los acondicionamientos. El ingeniero, en muchas ocasiones, ha tenido que llegar a soluciones de compromiso entre dichos condicionantes y el trazado óptimo, pues de otro modo el acondicionamiento no sería viable. Por ello, las recomendaciones de este estudio que se plantean cuando la consistencia no es la esperada, son mejoras que si no son viables hoy se pueden sustituir por una señalización/balizamiento adecuados hasta que se puedan realizar.

El objetivo es aumentar la seguridad, la eficacia y la comodidad de la circulación. Por ello, en la mayoría de los casos, las mejoras propuestas se basan en el aumento de radios de curvas tras rectas o cuando se producen tramos sinuosos complejos. Se debe prestar especial atención a la señalización y al balizamiento para evitar las salidas de vía. Es importante balizar los bordes de las carreteras para hacer más segura la circulación por ellas durante las horas nocturnas o de escasa visibilidad (niebla), para ello se dispondrán hitos de arista, marcas viales con resalto, paneles direccionales, etc., especialmente en aquellos tramos donde se hayan detectado accidentes por salida de calzada. El empleo de estos elementos ayuda al conductor a percibir la existencia de la curva y a calibrar su peligrosidad en función de toda la información recibida a su entrada.

3. RECOMENDACIONES

A continuación se adjuntan las tablas resumen de los tramos de cada Sector, indicando los resultados obtenidos de los tres criterios de consistencia, comparando el Índice de Peligrosidad estimado con el IP_{medio} de la provincia, adjuntando unos comentarios y en caso de considerarse necesario, unas recomendaciones. **Es importante señalar que debido a condicionantes medioambientales o por su elevado coste, habrá recomendaciones que en la actualidad no se puedan afrontar, por ello se plantea la alternativa de disponer la señalización y balizamiento adecuado, y cuando sea posible realizar las mejoras de trazado.**

En las tablas siguientes se han incluido los Tramos de Concentración de Accidentes (**TCAs**) identificados para los años 2005, 2006 y 2007, de los tramos de acondicionamiento. El TCA se define en función de las características de las carreteras, tráfico, tipo de vehículo y accidentes que tienen lugar en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón. Con esta información complementaria se identifican rápidamente los tramos peligrosos, número y tipología de accidentes, y se analiza, desde el punto de vista de la seguridad vial, la actuación planteada por el Proyecto Red.

SECTOR 1 ZARAGOZA:

CARRETERA	TRAMO	PKinicio	PKfinal	CRIT. I	CRIT. II	C (MGC)	IPtramo (estimada)	IPmedia Zaragoza	COMENTARIOS
UE 1: A-125	L.P. De Navarra – Valareña	0+000	6+341	Sentido Directo: B/A Sentido Inverso: B/A	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B	Aceptable (S. Directo 1,73)	20,16	31,05	TCA (18,34-19,54 originales) que se corresponden con 0+095-0+295 del acondicionamiento, la accidentalidad es de 3 accidentes correspondiendo el 100% a salidas de vía. En esta actuación se elimina el tramo sinuoso de curvas de radios reducidos, realizando una notable mejora de trazado en planta.
	Erla – L.P. de Huesca	0+000	20+355	Sentido Directo: B/A/M Sentido Inverso: B/A/M	Sentido Directo: B/A Sentido Inverso: B/A	Pobre (0,97)	26,02	31,05	Los casos de consistencia Mala del Criterio I se deben a que las alineaciones poseen una velocidad de operación muy superior a la Vdiseño. Aunque los escalonamientos de velocidad se realizan de forma Buena/Aceptable, según el Criterio II, el MGC lo califica de Pobre, pues las velocidades totales del tramo varían en un rango de más de 20km/h. Este tramo de carretera forma parte de la red Básica, por lo que el IPtramo no debería tener un valor tan próximo al del IPmedia de todas las carreteras de la provincia de Zaragoza. Recomendación: El trazado en conjunto debería estar formado por velocidades de operación más similares para así lograr mejorar la consistencia global y el Índice de Peligrosidad estimado del tramo.
UE 2: A-126	L.P. de Navarra - Tauste	0+000	11+892	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B/A	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B/A	Buena (S. Directo 2,45)	15,84	31,05	
	Tauste – Remolinos	0+000	3+867	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B	Buena (S. Directo 2,47)	15,72	31,05	



UE 3: A-127	Ejea de los Caballeros - Castiliscar	0+000	18+900	Sentido Directo: B/A/M Sentido Inverso: B/A/M	Sentido Directo: B/A Sentido Inverso: B/A	Buena Aceptable (S. Directo 2,02)	18,31	31,05	Los casos de consistencia Mala del Criterio I se deben a que las alineaciones poseen una velocidad de operación muy superior a la Vdiseño. Recomendación: Se debe emplear la señalización adecuada para que el conductor perciba esta situación.
	Ejea de los Caballeros - Castiliscar	20+882	31+100	Sentido Directo: B/A/M Sentido Inverso: B/A/M	Sentido Directo: B/A Sentido Inverso: B/A	Aceptable (S.Directo 1,65)	20,73	31,05	Los casos de consistencia Mala en el Criterio I se producen por casos de Velocidad de operación muy superior a la velocidad de diseño. Recomendación: Se debe emplear la señalización adecuada para que el conductor perciba esta situación.
UE 4: A-1107	N-232 – N-II	0+000	7+390	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B/A	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B/A	Buena Aceptable (S. Directo 2,00)	18,40	31,05	TCA (1-2,2 originales) , la accidentalidad es de 2 accidentes correspondiendo el 33% a colisión de vehículos y el 67% restante a salidas de vía. En esta actuación se sustituye el tramo sinuoso de curvas de radios reducidos, por un tramo de curvas de mayor radio.
UE 5: A-126	Puente Alagón	0+000	0+256	-	-	-	-	-	No procede el estudio de la Consistencia.
UE 6: A-121	Ricla-Fuendejalón	0+000	6+183	Sentido Directo: A/M Sentido Inverso: A/M	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B	Buena (S.Directo 2,33)	16,49	31,05	Los casos de consistencia Mala del Criterio I se deben a que algunas alineaciones poseen una velocidad de operación muy superior a la Vdiseño. Recomendación: Se debe emplear la señalización adecuada para que el conductor perciba esta situación.
		6+183	22+422	Sentido Directo: B/A/M Sentido Inverso: B/A/M	Sentido Directo: B Sentido Inverso: B	Buena (S.Directo 2,13)	17,65	31,05	Los casos de consistencia Mala del Criterio I se deben a que algunas alineaciones poseen una velocidad de operación muy superior a la Vdiseño. Recomendación: Se debe emplear la señalización adecuada para que el conductor perciba esta situación.

Dentro del análisis de consistencia aún se deben llevar a cabo dos comprobaciones más:

- La consistencia entre secciones.
- La consistencia en tramos a acondicionar de las carreteras que pasan por dos o más sectores.

Se debe evitar en lo posible la inconsistencia en la **Sección Tipo**. Como con los Acondicionamientos, en general, se amplían las plataformas existentes, se deberá mantener dicha sección ampliada en las zonas de refuerzo/renovación de firme contiguas e intermedias, logrando así tramos continuos de sección tipo constante. En caso de existir puntos de estrechamiento de calzada, se deben señalar adecuadamente estos puntos (ej. estructura existente, conexión con tramo sin actuación).

Otro aspecto importante es la consistencia de parámetros de diseño en los tramos a Acondicionar de las carreteras que afectan a dos Sectores. Se ha evaluado dicha consistencia analizando la Velocidad de Diseño y Sección Tipo.

Para el estudio de Consistencia de la Velocidad de Diseño se ha considerado que es Buena si coinciden las V_d de ambos tramos, Aceptable si difiere en un máximo de 10 km/h y Mala si es superior.

Para el estudio de Consistencia de la Sección Tipo se ha considerado Buena si son coincidentes, Aceptable si la diferencia se produce de forma reducida en las dimensiones del arcén, y Mala si dicha diferencia es relevante o si afecta al ancho de carril.

A continuación se presenta el análisis mencionado:

SECTOR 1	SECTOR 2	CTRA.	VELOCIDAD SECCIÓN		CONSISTENCIA		RECOMENDACIONES
			SECTOR 1	SECTOR 2	V _d	Sección	
1HU	3HU	A-132	60 7/8	50 6/6	ACEPTABLE	MALA	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño y la sección tipo, pues los carriles difieren en 0,50m de ancho y en el Sector 3HU no se proyectan arcenes. La conexión de los tramos de la A-132 de cada Sector se realiza a través de una intersección con la A-1205, por lo que se crea una discontinuidad en el recorrido y de esta forma el cambio de sección y velocidad se hace muy perceptible por el conductor, reduciéndose el efecto negativo sobre la seguridad vial.
2HU	3HU	A-1223	90 6/8	90 6/8	BUENA	BUENA	
		A-129 (CHE)	100 7/10	90 7/9	ACEPTABLE	ACEPTABLE	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño y la sección tipo.
		A-131	100 7/10	90 7/9	ACEPTABLE	ACEPTABLE	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño y la sección tipo.
3HU	1ZA	A-125	90 7/9	80 7/9	ACEPTABLE	BUENA	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño.
	3ZA	A-230	80 7/9	80 7/9	BUENA	BUENA	
2ZA	1TE	A-223	- 6/8	80 7/9	-	MALA	Por tratarse de un tramo de mejora de firme en el sector 2ZA, no se dispone de datos de su velocidad. En cuanto a la consistencia entre secciones se considera mala, pues difiere tanto en ancho de carril como de arcén. Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar las secciones tipo.
3ZA	1TE	A-224	90 7/9	70 7/9	MALA	BUENA	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño, en caso contrario se deberá analizar el trazado, pues se deberá evitar el cambio brusco de velocidad. La señalización será la adecuada para esta situación.
1TE	2TE	A-228	80 6/8	70 7/9	ACEPTABLE	MALA	Se deberá estudiar la viabilidad de homogeneizar la velocidad de diseño.

SECTOR: **1ZA**
 CARRETERA: **A-125**
 TRAMO 1: **LÍMITE DE PROVINCIA DE NAVARRA - VALAREÑA**
PK0+000 - PK6+341
 SENTIDO: **DIRECTO**
 Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85i-Vd	V85i-V85i+1
1	recta	0	624,947		101,70		101,70	Buena	Buena
1p	recta	0				102,10	102,10	Buena	Buena
1	recta	0			101,70		101,70	Buena	Buena
2	curva	900	980,04	104,87			104,87	Buena	Buena
3	curva	700	453,28	100,21			100,21	Buena	Buena
4	recta	0	1.109,97		103,10		103,10	Buena	Buena
5	curva	5000	111,81	103,07			103,07	Buena	Buena
6	curva	5000	111,806	103,07			103,07	Buena	Buena
7	recta	0	750,842		104,84		104,84	Buena	Buena
8	curva	400	233,684	95,00			95,00	Buena	Buena
8	curva	450	246,337	96,13			96,13	Buena	Buena
9	recta	0	439		99,15		99,15	Buena	Buena
10	curva	520	252,331	97,37			97,37	Buena	Buena
11	recta	0	1.027,83		87,67		87,67	Acceptable	

13

Vmedia(km/h)= 99,72

$\Sigma|a|$ (m2/s)= 8438,54

L (m)= 6341,87

Ra (m/s)= 1,33

σ (km/h)= 4,69

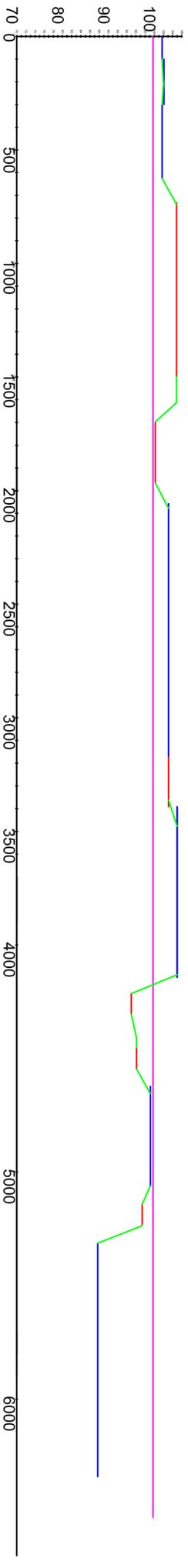
C= 1,73 ACEPTABLE

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)= 20,16

CARRETERA: **A-125**
 TRAMO 1: **LÍMITE DE PROVINCIA DE NAVARRA - VALAREÑA**
PK0+000 - PK6+341
 SENTIDO: **INVERSO**
 Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85i-Vd	V85i-V85i+1
1	recta	0	624,947		101,70		101,70	Buena	Buena
1p	recta	0				96,61	96,61	Buena	Buena
1	recta	0			101,70		101,70	Buena	Buena
2	curva	900	980,04	104,87			104,87	Buena	Buena
3	curva	700	453,28	100,21			100,21	Buena	Buena
4	recta	0	1.109,97		103,10		103,10	Buena	Buena
5	curva	5000	111,81	103,07			103,07	Buena	Buena
6	curva	5000	111,806	103,07			103,07	Buena	Buena
7	recta	0	750,842		104,84		104,84	Buena	Buena
8	curva	400	233,684	95,00			95,00	Buena	Buena
8	curva	450	246,337	96,13			96,13	Buena	Buena
9	recta	0	439		99,15		99,15	Buena	Buena
10	curva	520	252,331	97,37			97,37	Buena	Buena
11	recta	0	1.027,83		87,67		87,67	Acceptable	

A-125 T1 DIRECTO



SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-125
 TRAMO 2: ERLA - LÍMITE DE PROVINCIA DE HUESCA
 PK0+000 - PK20+355
 SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85	V85	V85-Vd	V85-V85+1
1	recta	0	5,122		63,11		63,11	Aceptable	Buena
2	curva	80	30,74	66,29			66,29	Aceptable	Aceptable
3	recta	0	116,74		80,38		80,38	Buena	Buena
4	curva	250	254,10	88,66			88,66	Buena	Buena
5	curva	300	351,81	90,76			90,76	Aceptable	Buena
6	curva	250	257,204	88,62			88,62	Buena	Buena
7p	curva	250	337,297			85,60	85,60	Buena	Buena
8	curva	250	266,258	88,53			88,53	Buena	Buena
9	curva	250	341,257	87,71			87,71	Buena	Aceptable
10p	recta	0	247,96			102,10	102,10	Mala	Aceptable
11	curva	250	521,824	85,74			85,74	Buena	Aceptable
12	curva	600	796,201	99,78			99,78	Aceptable	Buena
13	curva	8400	604,19	108,91			105,00	Mala	Buena
14	curva	800	474,52	101,27			101,27	Mala	Buena
15	recta	0	152,64		98,34		98,34	Aceptable	Buena
16	curva	450	306,528	96,08			96,08	Aceptable	Buena
17	curva	500	338,053	97,10			97,10	Aceptable	Buena
18	recta	0	271,318		98,64		98,64	Aceptable	Buena
19	curva	500	346,45	97,10			97,10	Aceptable	Buena
20	curva	2500	397,858	105,17			105,00	Mala	Buena
21	recta	0	137,345		99,07		99,07	Aceptable	Buena
22	curva	1500	437,425	104,15			104,15	Mala	Buena
23	recta	0	527,94		100,94		100,94	Mala	Buena
24	curva	550	449,08	98,13			98,13	Aceptable	Buena
25	curva	2500	171,12	102,96			102,96	Mala	Buena
26p	curva	900	1192,693	106,07			105,00	Mala	Buena
27	curva	500	375,244	97,12			97,12	Aceptable	Buena
28	curva	250	238,961	88,82			88,82	Buena	Buena
29	recta	0	68,885		87,43		87,43	Buena	Buena
30	curva	250	318,17	87,96			87,96	Buena	Buena
31	curva	350	455,266	92,58			92,58	Aceptable	Buena
32	recta	0	680,989		99,64		99,64	Aceptable	Buena
33	curva	500	185,91	97,02			97,02	Aceptable	Buena
34	curva	250	330,99	87,82			87,82	Buena	Buena
35	recta	0	216,01		89,31		89,31	Buena	Buena
36p	curva	250	312,511			85,60	85,60	Buena	Buena
37	curva	250	212,23	89,12			89,12	Buena	Buena
38p	curva	280	410,688			91,11	91,11	Aceptable	Buena
39	curva	420	205,022	95,54			95,54	Aceptable	Buena
40	recta	0	182,792		98,16		98,16	Aceptable	Buena
41	curva	300	191,859	91,90			91,90	Aceptable	Buena
42p	curva	350	447,319			93,31	93,31	Aceptable	Buena
43	curva	380	559,31	93,46			93,46	Aceptable	Buena
44	curva	400	225,60	95,02			95,02	Aceptable	Buena
45	curva	450	356,43	96,05			96,05	Aceptable	Buena
46	recta	0	376,169		98,73		98,73	Aceptable	Buena
47p	curva	350	354,279	93,02			93,02	Aceptable	Buena
48p	curva	300	244,576			91,32	91,32	Aceptable	Buena
49p	curva	800	202,249	99,95			99,95	Aceptable	Buena
50p	curva	250	124,238	90,08			90,08	Aceptable	Buena
51	curva	250	306,021	88,09			88,09	Buena	Buena
52	curva	250	534,55	85,60			85,60	Buena	Aceptable
53	curva	2500	308,19	104,30			104,30	Mala	Buena
54	recta	0	782,97		107,89		105,00	Mala	Buena
55	curva	1500	387,351	103,74			103,74	Mala	Buena
56	recta	0	590,704		100,98		100,98	Mala	Buena
57	curva	450	340,351	96,06			96,06	Aceptable	Buena
58	curva	250	372,398	87,37			87,37	Buena	Buena
59	curva	200	238,409	84,72			84,72	Buena	

59
 Vmedia(km/h)= 95,79

$\Sigma|a_{ij}|$ (m2/s)= 33759,05
 L (m)= 20470,28
 Ra (m/s)= 1,65

σ (km/h)= 8,59

C= 0,94 POBRE

CARRETERA: **A-125**

TRAMO 2: **ERLA - LÍMITE DE PROVINCIA DE HUESCA
PK0+000 - PK20+355**

SENTIDO: **INVERSO**

Vdiseño (km/h): 80

Nº	ELEMENTO			C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85	V85	[V85-Vd]	[V85-V85+1]
1	recta	0	5,122		63,11		63,11	Acceptable	Buena
2	curva	80	30,74	66,29			66,29	Acceptable	Acceptable
3	recta	0	116,74		80,38		80,38	Buena	Buena
4	curva	250	254,10	88,66			88,66	Buena	Buena
5	curva	300	351,81	90,76			90,76	Acceptable	Buena
6	curva	250	257,204	88,62			88,62	Buena	Buena
7p	curva	250	337,297			89,79	89,79	Buena	Buena
8	curva	250	266,258	88,53			88,53	Buena	Buena
9	curva	250	341,257	87,71			87,71	Buena	Buena
10p	recta	0	247,96		90,61		90,61	Acceptable	Buena
11	curva	250	521,824	85,74			85,74	Buena	Acceptable
12	curva	600	796,201	99,78			99,78	Acceptable	Buena
13	curva	8400	604,19	108,91			105,00	Mala	Buena
14	curva	800	474,52	101,27			101,27	Mala	Buena
15	recta	0	152,64		98,34		98,34	Acceptable	Buena
16	curva	450	306,528	96,08			96,08	Acceptable	Buena
17	curva	500	338,053	97,10			97,10	Acceptable	Buena
18	recta	0	271,318		98,64		98,64	Acceptable	Buena
19	curva	500	346,45	97,10			97,10	Acceptable	Buena
20	curva	2500	397,858	105,17			105,00	Mala	Buena
21	recta	0	137,345		99,07		99,07	Acceptable	Buena
22	curva	1500	437,425	104,15			104,15	Mala	Buena
23	recta	0	527,94		100,94		100,94	Mala	Buena
24	curva	550	449,08	98,13			98,13	Acceptable	Buena
25	curva	2500	171,12	102,96			102,96	Mala	Buena
26p	curva	900	1192,693	106,07			99,27	Acceptable	Buena
27	curva	500	375,244	97,12			97,12	Acceptable	Buena
28	curva	250	238,961	88,82			88,82	Buena	Buena
29	recta	0	68,885		87,43		87,43	Buena	Buena
30	curva	250	318,17	87,96			87,96	Buena	Buena
31	curva	350	455,266	92,58			92,58	Acceptable	Buena
32	recta	0	680,989		99,64		99,64	Acceptable	Buena
33	curva	500	185,91	97,02			97,02	Acceptable	Buena
34	curva	250	330,99	87,82			87,82	Buena	Buena
35	recta	0	216,01		89,31		89,31	Buena	Buena
36p	curva	250	312,511			89,79	89,79	Buena	Buena
37p	curva	250	212,23			88,93	88,93	Buena	Buena
38p	curva	280	410,688			86,78	86,78	Buena	Buena
39p	curva	420	205,022			90,06	90,06	Acceptable	Buena
40	recta	0	182,792		98,16		98,16	Acceptable	Buena
41	curva	300	191,859	91,90			91,90	Acceptable	Buena
42p	curva	350	447,319			88,75	88,75	Buena	Buena
43	curva	380	559,31	93,46			93,46	Acceptable	Buena
44	curva	400	225,60	95,02			95,02	Acceptable	Buena
45	curva	450	356,43	96,05			96,05	Acceptable	Buena
46	recta	0	376,169		98,73		98,73	Acceptable	Buena
47p	curva	350	354,279	93,02			93,02	Acceptable	Buena
48p	curva	300	244,576	91,52			91,52	Acceptable	Buena
49p	curva	800	202,249			93,17	93,17	Acceptable	Buena
50p	curva	250	124,238			85,60	85,60	Buena	Buena
51	curva	250	306,021	88,09			88,09	Buena	Buena
52	curva	250	534,55	85,60			85,60	Buena	Acceptable
53	curva	2500	308,19	104,30			104,30	Mala	Buena
54	recta	0	782,97		107,89		105,00	Mala	Buena
55	curva	1500	387,351	103,74			103,74	Mala	Buena
56	recta	0	590,704		100,98		100,98	Mala	Buena
57	curva	450	340,351	96,06			96,06	Acceptable	Buena
58	curva	250	372,398	87,37			87,37	Buena	Buena
59	curva	200	238,409	84,72			84,72	Buena	

59
Vmedia(km/h)= 95,21

$\sum|a_{ij}|$ (m2/s)= 32354,36

L (m)= 20470,28

Ra (m/s)= 1,58

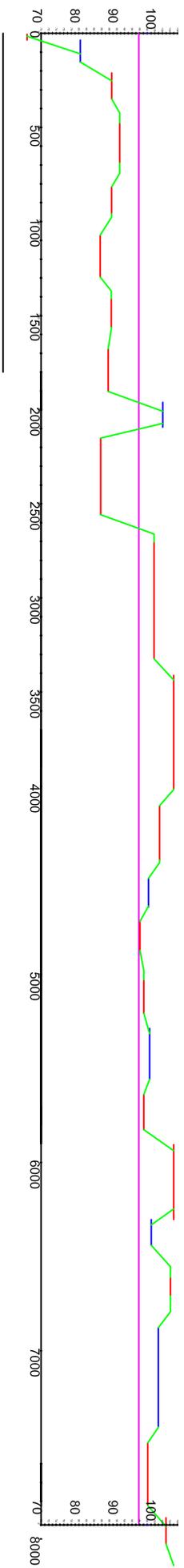
σ (km/h)= 8,40

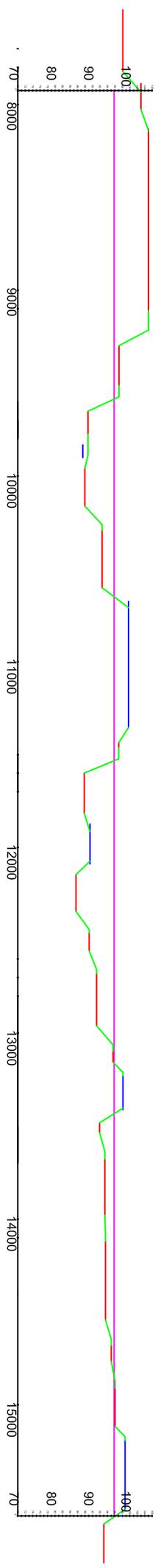
C= 1,01 ACEPTABLE

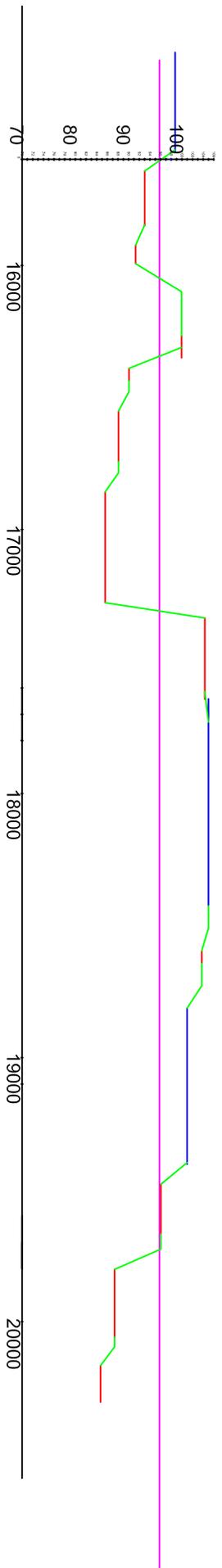
Ctotal= 0,974 POBRE

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)= 26,02

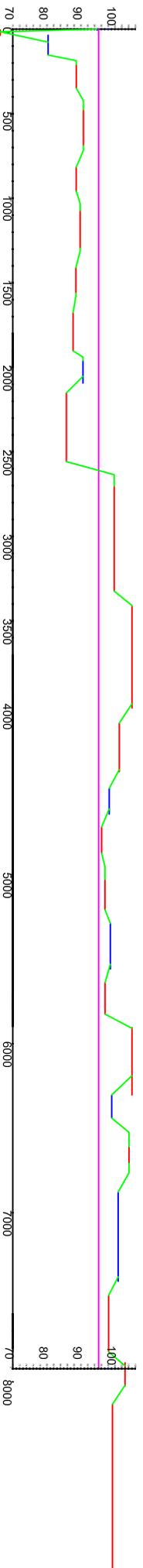
A-125 T2 DIRECTO

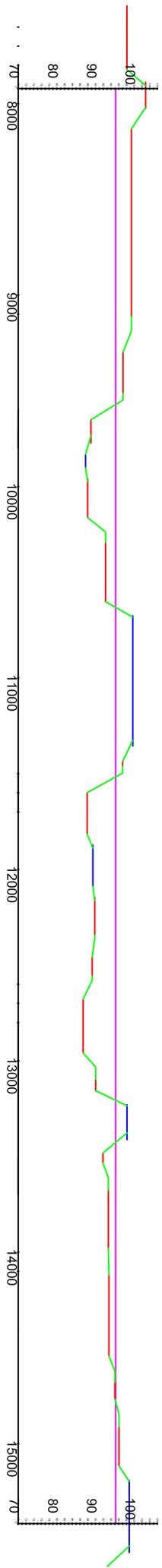


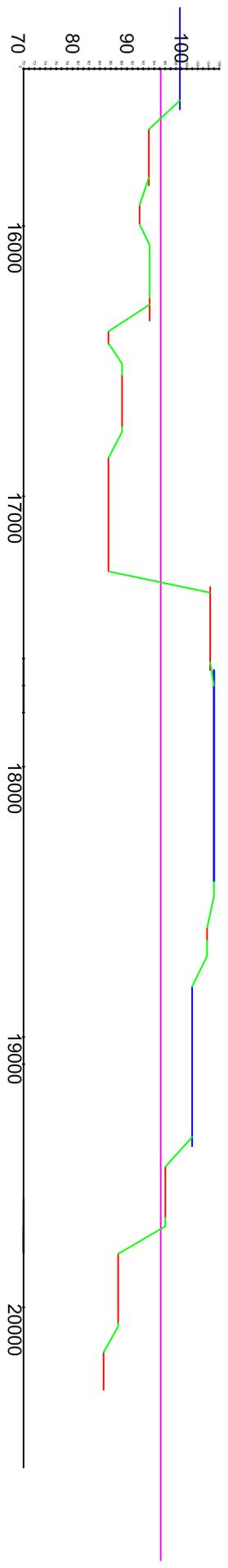




A-125 T2 INVERSO







SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-126

TRAMO 1: LÍMITE DE PROVINCIA DE NAVARRA - TAUSTE
 PK0+000 - PK11+892

SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 100

Nº	ELEMENTO		C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II	
	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85	V85i-Vd	V85i-V85i+1	
1	recta	0	44,95			98,23		Buena	Buena
2	curva	500	262,18	97,06				Buena	Buena
3	recta	0	220,597			98,60		Buena	Buena
4	curva	700	533,96	100,52				Buena	Buena
5	curva	3000	270,61	104,22				Buena	Buena
6	recta	0	1.013,78			101,71		Buena	Buena
7	curva	850	337,34	100,95				Buena	Buena
8	curva	700	254,54	99,45				Buena	Buena
9	curva	5000	314,43	105,26				Buena	Buena
10	curva	800	862,68	103,15				Buena	Buena
11	curva	560	425,85	98,26				Buena	Buena
12	recta	0	195,279			98,76		Buena	Buena
13	curva	1100	783,65	105,23				Buena	Buena
14	curva	650	412,81	99,50				Buena	Buena
15	recta	0	768,742			101,20		Buena	Buena
16	curva	700	429,74	100,12				Buena	Buena
17	curva	480	786,48	96,74				Buena	Buena
18	curva	1100	867,29	105,80				Buena	Buena
19	recta	0	260,521			98,96		Buena	Buena
20	curva	450	568,33	95,89				Buena	Buena
21	recta	0	288,562			98,96		Buena	Buena
22	curva	900	342,43	101,28				Buena	Buena
23	curva	450	586,44	95,88				Buena	Buena
24	curva	550	384,36	98,02				Buena	Buena
25	curva	700	405,25	100,03				Buena	Buena
26	curva	6000	219,11	104,36				Buena	Buena
27	recta	0	52,46			99,77		Buena	

27

Vmedia(km/h)= 100,66

$\Sigma|a_i|$ (m2/s)= 7702,54

L (m)= 11892,36

Ra (m/s)= 0,65

σ (km/h)= 2,73

C= 2,45 BUENA

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)= 15,84

CARRETERA: A-126

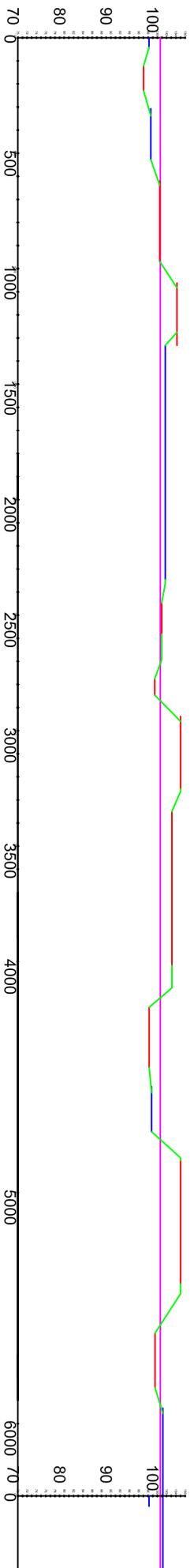
TRAMO 1: LÍMITE DE PROVINCIA DE NAVARRA - TAUSTE
PK0+000 - PK11+892

SENTIDO: INVERSO

Vdiseño (km/h): 100

Nº	ELEMENTO		C. CIRCULAR		RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85i-Vd	V85i-V85i+1
1	recta	0	44,95		98,23		98,23	Buena	Buena
2	curva	500	262,18	97,06			97,06	Buena	Buena
3	recta	0	220,597		98,60		98,60	Buena	Buena
4	curva	700	533,96	100,52			100,52	Buena	Buena
5	curva	3000	270,61	104,22			104,22	Buena	Buena
6	recta	0	1.013,78		101,71		101,71	Buena	Aceptable
7	curva	850	337,34			89,79	89,79	Aceptable	Buena
8	curva	700	254,54	99,45			99,45	Buena	Buena
9	curva	5000	314,43	105,26			105,00	Buena	Buena
10	curva	800	862,68	103,15			103,15	Buena	Buena
11	curva	560	425,85	98,26			98,26	Buena	Buena
12	recta	0	195,279		98,76		98,76	Buena	Buena
13	curva	1100	783,65	105,23			105,00	Buena	Buena
14	curva	650	412,81	99,50			99,50	Buena	Buena
15	recta	0	768,742		101,20		101,20	Buena	Buena
16	curva	700	429,74	100,12			100,12	Buena	Buena
17	curva	480	786,48	96,74			96,74	Buena	Buena
18	curva	1100	867,29	105,80			105,00	Buena	Buena
19	recta	0	260,521		98,96		98,96	Buena	Buena
20	curva	450	568,33	95,89			95,89	Buena	Buena
21	recta	0	288,562		98,96		98,96	Buena	Buena
22	curva	900	342,43	101,28			101,28	Buena	Buena
23	curva	450	586,44	95,88			95,88	Buena	Buena
24	curva	550	384,36	98,02			98,02	Buena	Buena
25	curva	700	405,25	100,03			100,03	Buena	Buena
26	curva	6000	219,11	104,36			99,27	Buena	Buena
27	recta	0	52,46		99,99		99,99	Buena	Buena

A-126 T1 DIRECTO



SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-126
 TRAMO 2: TAUSTE - REMOLINOS
 PK0+000 - PK3+867
 SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85i+1
1	recta	0	96,503		100,08		100,08	Buena	Buena
2	curva	6000	203,18	104,19			104,19	Buena	Buena
3	curva	2800	1564,14	116,99			105,00	Buena	Buena
4	curva	1500	1.161,03	110,07			105,00	Buena	Buena
5	recta	0	321,59		99,94		99,94	Buena	Buena
6	curva	700	482,83	100,33			100,33	Buena	Buena
7	recta	0	38,59		98,30		98,30	Buena	

Vmedia(km/h)= 103,64

$\Sigma|a|$ (m2/s)= 2018,99

L (m)= 3867,87

Ra (m/s)= 0,52

σ (km/h)= 3,16

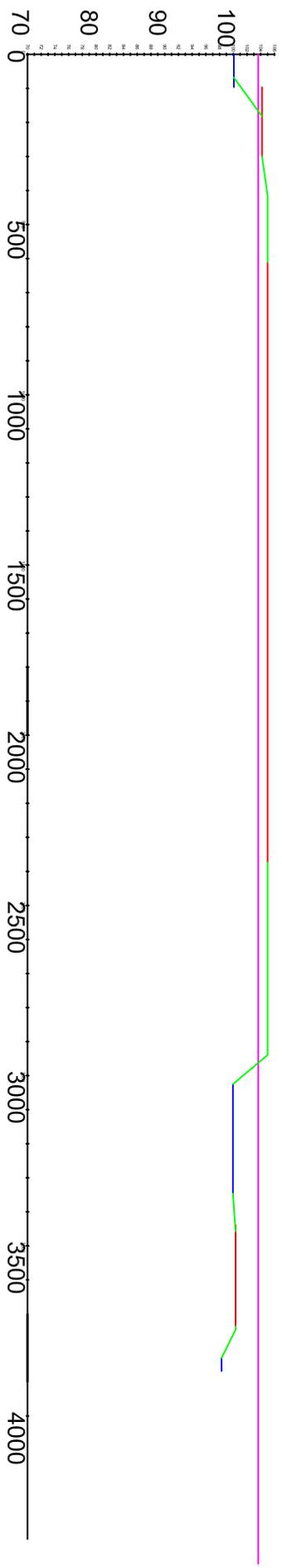
C= 2,47 BUENA

IP (accidente con vict/10^8 vh-km)= 15,72

CARRETERA: A-126
 TRAMO 2: TAUSTE - REMOLINOS
 PK0+000 - PK3+867
 SENTIDO: INVERSO
 Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85i+1
1	recta	0	96,503		100,08		100,08	Buena	Buena
2	curva	6000	203,18	104,19			104,19	Buena	Buena
3	curva	2800	1564,14	116,99			105,00	Buena	Buena
4	curva	1500	1.161,03	110,07			105,00	Buena	Buena
5	recta	0	321,59		99,94		99,94	Buena	Buena
6	curva	700	482,83	100,33			100,33	Buena	Buena
7	recta	0	38,59		98,30		98,30	Buena	

A-126 T2 DIRECTO



SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-127 T1

TRAMO 1: PK0+000 - PK18+900

SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85+1
1	recta	0	0	1485,66		101,14		101,14	Mala Buena
2	curva	10000	1485,66	12,628	102,27			102,27	Mala Buena
3	recta	0	1498,288	3187,661		105,00		105,00	Mala Buena
4	curva	5000	4685,949	11,565	101,98			101,98	Mala Buena
5	recta	0	4697,514	346,924		109,35		105,00	Mala Buena
6	curva	5000	5044,438	12,71	101,99			101,99	Mala Buena
7	recta	0	5057,148	1571,992		105,00		105,00	Mala Buena
8	curva	5000	6629,14	7,281	101,93			101,93	Mala Buena
9	recta	0	6636,421	4832,066		105,00		105,00	Mala Buena
10	curva	5000	11468,49	5,982	101,92			101,92	Mala Buena
11	recta	0	11474,47	1965,739		105,00		105,00	Mala Buena
12	curva	5000	13440,21	39,038	102,28			102,28	Mala Buena
13	recta	0	13479,25	2510,776		105,00		105,00	Mala Buena
14	curva	5000	15990,02	13,103	101,99			101,99	Mala Buena
15	recta	0	16003,13	1270,731		101,45		101,45	Mala Aceptable
16	curva	300	17273,86	350,75	90,77			90,77	Aceptable Buena
17	recta	0	17624,6	49,264		97,91		97,91	Aceptable Aceptable
18	curva	250	17673,87	420,70	86,84			86,84	Buena Buena
19	recta	0	18094,56	15,17		88,67		88,67	Buena Buena
20	curva	300	18109,73	277,40	91,29			91,29	Aceptable Buena
21	recta	0	18387,13	93,398		98,03		98,03	Aceptable Buena
22	curva	600	18480,53	183,62	98,28			98,28	Aceptable Buena
23	recta	0	18664,16	235,845		99,67		99,67	Aceptable

23

Vmedia(km/h)= 103,39

$\Sigma|a_i|$ (m2/s)= 12680,18

L (m)= 18900,00

Ra (m/s)= 0,67

σ (km/h)= 6,37

C= 2,02 BUENA

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)=

18,31

CARRETERA: A-127 T1

TRAMO 1:

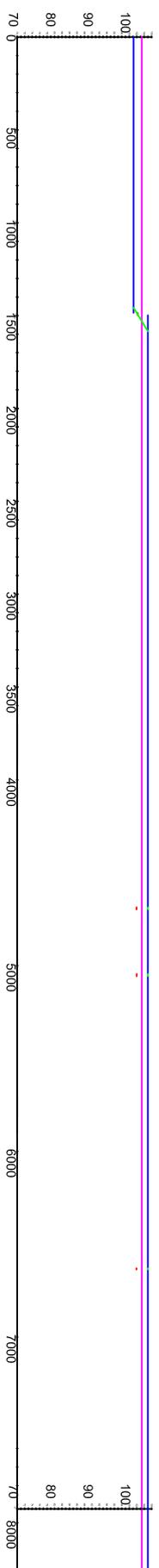
PK0+000 - PK18+900

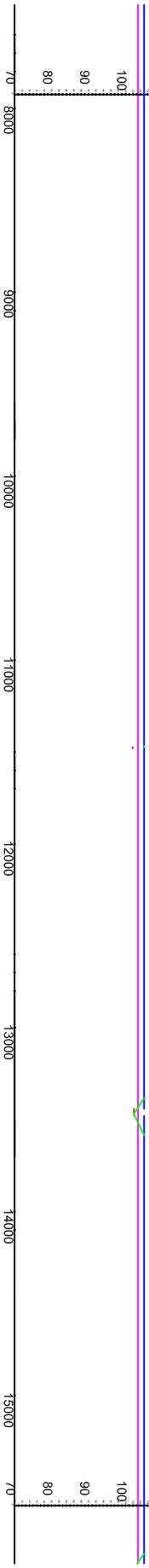
SENTIDO: INVERSO

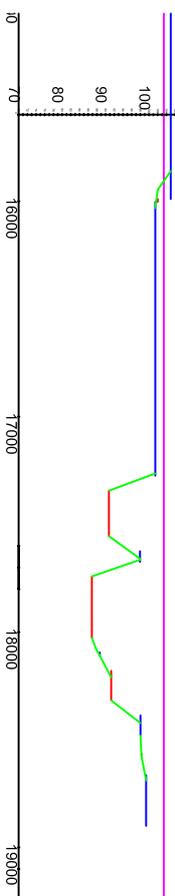
Vdiseño (km/h): 80

Nº	ELEMENTO			C. CIRCULAR V85	RECTA V85	p>5% V85	V85	CRITERIO I V85-Vd	CRITERIO II V85-V85+1
	TIPO	R(m)	L(m)						
1	recta	0	0	1485,66	101,14		101,14	Mala	Buena
2	curva	10000	1485,66	12,628	102,27		102,27	Mala	Buena
3	recta	0	1498,288	3187,661	105,00		105,00	Mala	Buena
4	curva	5000	4685,949	11,565	101,98		101,98	Mala	Buena
5	recta	0	4697,514	346,924	109,35		105,00	Mala	Buena
6	curva	5000	5044,438	12,71	101,99		101,99	Mala	Buena
7	recta	0	5057,148	1571,992	105,00		105,00	Mala	Buena
8	curva	5000	6629,14	7,281	101,93		101,93	Mala	Buena
9	recta	0	6636,421	4832,066	105,00		105,00	Mala	Buena
10	curva	5000	11468,49	5,982	101,92		101,92	Mala	Buena
11	recta	0	11474,47	1965,739	105,00		105,00	Mala	Buena
12	curva	5000	13440,21	39,038	102,28		102,28	Mala	Buena
13	recta	0	13479,25	2510,776	105,00		105,00	Mala	Buena
14	curva	5000	15990,02	13,103	101,99		101,99	Mala	Buena
15	recta	0	16003,13	1270,731	101,45		101,45	Mala	Acceptable
16	curva	300	17273,86	350,75	90,77		90,77	Acceptable	Buena
17	recta	0	17624,6	49,264	88,67		88,67	Buena	Buena
18	curva	250	17673,87	420,70	86,84		86,84	Buena	Acceptable
19	recta	0	18094,56	15,17	97,91		97,91	Acceptable	Buena
20	curva	300	18109,73	277,40	91,29		91,29	Acceptable	Buena
21	recta	0	18387,13	93,398	98,03		98,03	Acceptable	Buena
22	curva	600	18480,53	183,62	98,28		98,28	Acceptable	Buena
23	recta	0	18664,16	235,845	98,40		98,40	Acceptable	

A-127 T1 DIRECTO







SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-127 T2
 TRAMO 2: PK20+882 - PK31+100

SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	3.1.-I.C	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85i+1
1	recta	0	0	908,203		107,35	105,00	Mala	Buena
2	curva	5000	908,203	122,554	103,18		103,18	Mala	Buena
3	recta	0	1030,757	600,112		103,24	103,24	Mala	Buena
4	curva	375	1630,869	154,806	94,58		94,58	Acceptable	Buena
5	recta	0	1785,675	100,695		97,94	97,94	Acceptable	Acceptable
6	curva	250	1886,37	332,955	87,80		87,80	Buena	Buena
7	recta	0	2219,325	42,203		87,43	87,43	Buena	Buena
8	curva	250	2261,528	352,1	87,59		87,59	Buena	Buena
9	recta	0	2613,628	18,998		89,71	89,71	Buena	Buena
10	curva	350	2632,626	221,767	93,60		93,60	Acceptable	Buena
11	recta	0	2854,393	297,545		99,59	99,59	Acceptable	Buena
12	curva	2500	3151,938	369,184	104,89		104,89	Mala	Buena
13	recta	0	3521,122	5,11		98,74	98,74	Acceptable	Buena
14	curva	500	3526,232	172,683	97,01		97,01	Acceptable	Buena
15	recta	0	3698,915	37,964		98,00	98,00	Acceptable	Buena
16	curva	300	3736,879	247,163	91,51		91,51	Acceptable	Buena
17	recta	0	3984,042	78,353		97,95	97,95	Acceptable	Buena
18	curva	350	4062,395	223,414	93,59		93,59	Acceptable	Buena
19	recta	0	4285,809	267,079		98,48	98,48	Acceptable	Buena
20	curva	500	4552,888	254,881	97,05		97,05	Acceptable	Buena
21	recta	0	4807,769	315,037		98,79	98,79	Acceptable	Buena
22	curva	500	5122,806	163,453	97,00		97,00	Acceptable	Buena
23	recta	0	5286,259	271,4		98,73	98,73	Acceptable	Buena
24	curva	600	5557,659	191,2	98,30		98,30	Acceptable	Buena
25	recta	0	5748,859	1,526		98,17	98,17	Acceptable	Buena
26	curva	700	5750,385	358,737	99,85		99,85	Acceptable	Buena
27	recta	0	6109,122	156,921		98,47	98,47	Acceptable	Buena
28	curva	700	6266,043	426,949	100,11		100,11	Mala	Buena
29	recta	0	6692,992	437,843		98,96	98,96	Acceptable	Buena
30	curva	250	7130,835	175,423	89,52		89,52	Buena	Buena
31	recta	0	7306,258	31,484		87,57	87,57	Buena	Buena
32	curva	255	7337,742	230,716	89,23		89,23	Buena	Buena
33	recta	0	7568,458	484,895		98,55	98,55	Acceptable	Buena
34	curva	250	8053,353	201,872	89,23		89,23	Buena	Buena
35	recta	0	8255,225	20,765		87,43	87,43	Buena	Buena
36	curva	250	8275,99	202,025	89,23		89,23	Buena	Buena
37	recta	0	8478,015	406,121		96,54	96,54	Acceptable	Buena
38	curva	300	8884,136	206,865	91,79		91,79	Acceptable	Buena
39	recta	0	9091,001	309,413		99,53	99,53	Acceptable	Buena
40	curva	2500	9400,414	130,062	102,57		102,57	Mala	Buena
41	recta	0	9530,476	224,563		98,79	98,79	Acceptable	Acceptable
42	curva	200	9755,039	243,881	84,63		84,63	Buena	Buena
43	recta	0	9998,92	281,59		86,72	86,72	Buena	

43
 Vmedia(km/h)= 97,17

$\Sigma|a|$ (m2/s)= 12404,89
 L (m)= 10280,51
 Ra (m/s)= 1,21

σ (km/h)= 5,70

C= 1,65 ACEPTABLE

IP (accidente con vict/10^8 vh-km)= 20,73

CARRETERA: A-127 T2

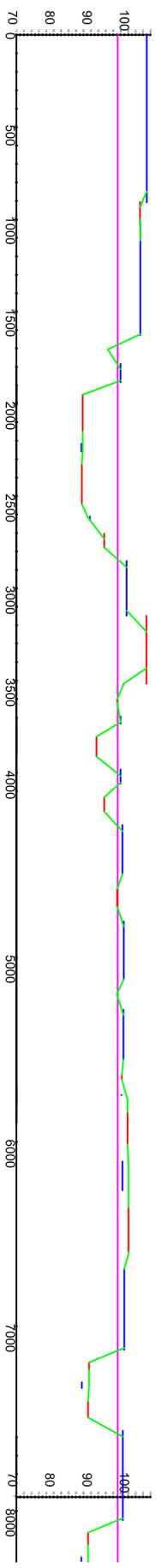
TRAMO 2: PK20+882 - PK31+100

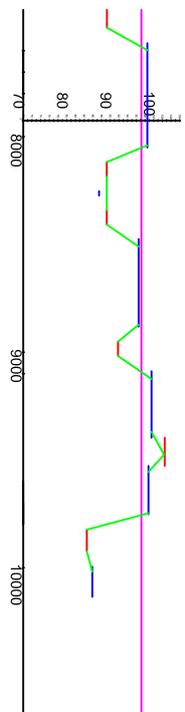
SENTIDO: INVERSO

Vdiseño (km/h): 80

Nº	ELEMENTO			L(m)	C. CIRCULAR	RECTA	3.1.-I.C	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
	TIPO	R(m)			V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85+1
1	recta	0	0	908,203		107,35		105,00	Mala	Buena
2	curva	5000	908,203	122,554	103,18			103,18	Mala	Buena
3	recta	0	1030,757	600,112		103,24		103,24	Mala	Buena
4	curva	375	1630,869	154,806	94,58			94,58	Aceptable	Buena
5	recta	0	1785,675	100,695		90,17		90,17	Aceptable	Buena
6	curva	250	1886,37	332,955	87,80			87,80	Buena	Buena
7	recta	0	2219,325	42,203		87,43		87,43	Buena	Buena
8	curva	250	2261,528	352,1	87,59			87,59	Buena	Aceptable
9	recta	0	2613,628	18,998		97,93		97,93	Aceptable	Buena
10	curva	350	2632,626	221,767	93,60			93,60	Aceptable	Buena
11	recta	0	2854,393	297,545		99,59		99,59	Aceptable	Buena
12	curva	2500	3151,938	369,184	104,89			104,89	Mala	Buena
13	recta	0	3521,122	5,11		98,74		98,74	Aceptable	Buena
14	curva	500	3526,232	172,683	97,01			97,01	Aceptable	Buena
15	recta	0	3698,915	37,964		98,00		98,00	Aceptable	Buena
16	curva	300	3736,879	247,163	91,51			91,51	Aceptable	Buena
17	recta	0	3984,042	78,353		97,95		97,95	Aceptable	Buena
18	curva	350	4062,395	223,414	93,59			93,59	Aceptable	Buena
19	recta	0	4285,809	267,079		98,48		98,48	Aceptable	Buena
20	curva	500	4552,888	254,881	97,05			97,05	Aceptable	Buena
21	recta	0	4807,769	315,037		98,79		98,79	Aceptable	Buena
22	curva	500	5122,806	163,453	97,00			97,00	Aceptable	Buena
23	recta	0	5286,259	271,4		98,73		98,73	Aceptable	Buena
24	curva	600	5557,659	191,2	98,30			98,30	Aceptable	Buena
25	recta	0	5748,859	1,526		98,17		98,17	Aceptable	Buena
26	curva	700	5750,385	358,737	99,85			99,85	Aceptable	Buena
27	recta	0	6109,122	156,921		98,47		98,47	Aceptable	Buena
28	curva	700	6266,043	426,949	100,11			100,11	Mala	Buena
29	recta	0	6692,992	437,843		101,11		101,11	Mala	Aceptable
30	curva	250	7130,835	175,423	89,52			89,52	Buena	Buena
31	recta	0	7306,258	31,484		97,90		97,90	Aceptable	Buena
32	curva	255	7337,742	230,716	89,23			89,23	Buena	Buena
33	recta	0	7568,458	484,895		97,51		97,51	Aceptable	Buena
34	curva	250	8053,353	201,872	89,23			89,23	Buena	Buena
35	recta	0	8255,225	20,765		87,43		87,43	Buena	Buena
36	curva	250	8275,99	202,025	89,23			89,23	Buena	Buena
37	recta	0	8478,015	406,121		98,48		98,48	Aceptable	Buena
38	curva	300	8884,136	206,865	91,79			91,79	Aceptable	Buena
39	recta	0	9091,001	309,413		99,53		99,53	Aceptable	Buena
40	curva	2500	9400,414	130,062	102,57			102,57	Mala	Buena
41	recta	0	9530,476	224,563		99,94		99,94	Aceptable	Aceptable
42	curva	200	9755,039	243,881	84,63			84,63	Buena	Buena
43	recta	0	9998,92	281,59		86,72		86,72	Buena	

A-127 T2 DIRECTO





SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-1107
 TRAMO: CARRETERA N-232 - CARRETERA N-I
 PK0+000 - PK7+390,14
 SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85i-Vd	V85i-V85i+1
1	recta	0	28,32		95,85		95,85	Buena	Buena
2	curva	1200	707,61	105,23			105,00	Buena	Buena
3	curva	700	572,802	100,67			100,67	Buena	Buena
4	recta	0	215,31		98,78		98,78	Buena	Buena
5	curva	750	413,32	100,55			100,55	Buena	Buena
6	recta	0	283,34		99,60		99,60	Buena	Buena
7	curva	1300	324,31	102,75			102,75	Buena	Buena
8	recta	0	768,45		103,30		103,30	Buena	Buena
9	curva	900	354,75	101,35			101,35	Buena	Buena
10	curva	2500	246,50	103,70			103,70	Buena	Buena
11	recta	0	45,23		98,75		98,75	Buena	Buena
12	curva	550	344,446	97,96			97,96	Buena	Buena
13	recta	0	220,11		98,50		98,50	Buena	Buena
14	curva	500	242,83	97,05			97,05	Buena	Buena
15	curva	480	237,684	96,70			96,70	Buena	Buena
16	recta	0	787,74		105,91		105,00	Buena	Buena
17	curva	5000	188,03	103,89			103,89	Buena	Buena
18	recta	0	319,56		102,52		102,52	Buena	Buena
19	curva	1000	295,775	101,51			101,51	Buena	Buena
20	curva	2500	382,39	105,02			105,00	Buena	Buena
21	recta	0	224,822		99,41		99,41	Buena	Buena
22	curva	500	77,37	96,96			96,96	Buena	Buena
23	recta	0	30,80		97,93		97,93	Buena	Mala
24	curva	100	42,25	73,07			73,07	Mala	

24

Vmedia(km/h)= 101,82

$\Sigma|a_i|$ (m2/s)= 4853,66

L (m)= 7353,75

Ra (m/s)= 0,66

σ (km/h)= 6,62

C= 2,00 BUENA

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)= 18,40

CARRETERA: A-1107

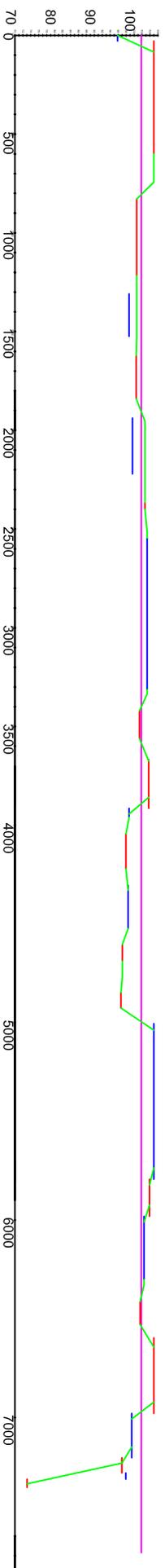
TRAMO: CARRETERA N-232 - CARRETERA N-I
PK0+000 - PK7+390,14

SENTIDO: INVERSO

Vdiseño (km/h): 100

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85	V85	V85i-Vd	V85i-V85i+1
1	recta	0	28,32		98,17		98,17	Buena	Buena
2	curva	1200	707,61	105,23			105,00	Buena	Buena
3	curva	700	572,802	100,67			100,67	Buena	Buena
4	recta	0	215,31		98,78		98,78	Buena	Buena
5	curva	750	413,32	100,55			100,55	Buena	Buena
6	recta	0	283,34		99,60		99,60	Buena	Buena
7	curva	1300	324,31			89,79	89,79	Aceptable	Aceptable
8	recta	0	768,45		103,30		103,30	Buena	Buena
9	curva	900	354,75	101,35			101,35	Buena	Buena
10	curva	2500	246,50	103,70			103,70	Buena	Buena
11	recta	0	45,23		98,75		98,75	Buena	Buena
12	curva	550	344,446	97,96			97,96	Buena	Buena
13	recta	0	220,11		98,50		98,50	Buena	Buena
14	curva	500	242,83	97,05			97,05	Buena	Buena
15	curva	480	237,684	96,70			96,70	Buena	Buena
16	recta	0	787,74		105,91		105,00	Buena	Buena
17	curva	5000	188,03	103,89			103,89	Buena	Buena
18	recta	0	319,56		102,52		102,52	Buena	Buena
19	curva	1000	295,775	101,51			101,51	Buena	Buena
20	curva	2500	382,39	105,02			105,00	Buena	Buena
21	recta	0	224,822		99,41		99,41	Buena	Buena
22	curva	500	77,37	96,96			96,96	Buena	Buena
23	recta	0	30,80		89,71		89,71	Aceptable	Aceptable
24	curva	100	42,25	73,07			73,07	Mala	

A-1107 DIRECTO



SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-121 T1
 TRAMO 1: PK0+000 - PK6+183

SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85+1
1	recta		0	23,903		98,48		98,48	Aceptable Buena
2	curva	2500	23,903	46,377	101,75			101,75	Mala Buena
3	recta	0	70,28	3.045,94		105,00		105,00	Mala Buena
4	curva	5000	3116,222	22,66	102,10			102,10	Mala Buena
5	recta	0	3138,882	1.960,40		104,99		104,99	Mala Buena
6	curva	2000	5099,278	9,08	101,11			101,11	Mala Buena
7	recta	0	5108,358	1.074,87		100,01		100,01	Mala Buena

7

Vmedia(km/h)= 103,37

$\Sigma|a|$ (m2/s)= 4286,66

L (m)= 6183,23

Ra (m/s)= 0,69

σ (km/h)= 2,67

C= 2,43 BUENA

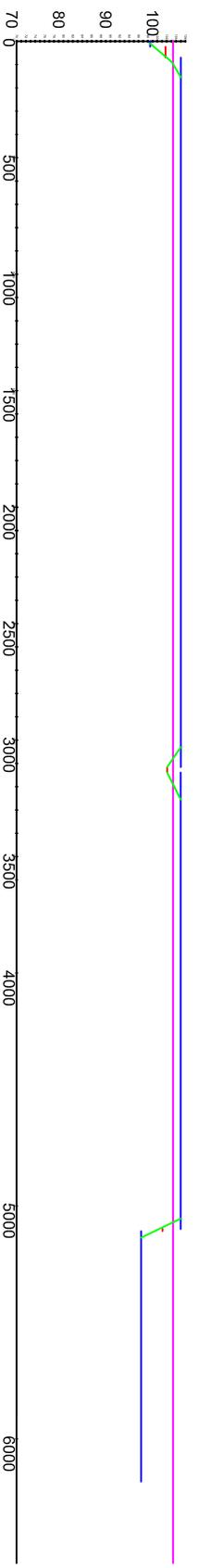
IP (accidente con vict/10^8 vh-km)= 15,92

CARRETERA: A-121 T1
 TRAMO 1: PK0+000 - PK6+183

SENTIDO: INVERSO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO				C. CIRCULAR	RECTA	p>5%	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)	L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85+1
1	recta		0	23,903		98,60		98,60	Aceptable Buena
2	curva	2500	23,903	46,377	101,75			101,75	Mala Buena
3	recta	0	70,28	3.045,94		105,00		105,00	Mala Buena
4	curva	5000	3116,222	22,66	102,10			102,10	Mala Buena
5	recta	0	3138,882	1.960,40		104,99		104,99	Mala Buena
6	curva	2000	5099,278	9,08	101,11			101,11	Mala Buena
7	recta	0	5108,358	1270,731		101,22		101,22	Mala Buena

A-121 T1 DIRECTO



SECTOR: 1ZA
 CARRETERA: A-121 T2
 TRAMO 2: PK6+183 - PK22+422

SENTIDO: DIRECTO
 Vdiseño (km/h): 80

ELEMENTO					C. CIRCULAR	RECTA	3.1.-I.C	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
Nº	TIPO	R(m)		L(m)	V85	V85	V85		V85-Vd	V85-V85+1
1	curva	700	0	221,506	99,33			99,33	Acceptable	Buena
2	recta	0	221,506	893,529		101,27		101,27	Mala	Buena
3	curva	500	1115,035	132,28	96,99			96,99	Acceptable	Buena
4	recta	0	1247,315	556,029		100,16		100,16	Mala	Buena
5	curva	850	1803,344	316,837	100,84			100,84	Mala	Buena
6	recta	0	2120,181	264,758		99,19		99,19	Acceptable	Buena
7	curva	800	2384,939	219,292	100,03			100,03	Mala	Buena
8	recta	0	2604,231	222,261		98,67		98,67	Acceptable	Buena
9	curva	500	2826,492	182,298	97,01			97,01	Acceptable	Buena
10	recta	0	3008,79	172,053		98,85		98,85	Acceptable	Buena
11	curva	1900	3180,843	95,567	101,82			101,82	Mala	Buena
12	recta	0	3276,41	1099,863		103,25		103,25	Mala	Buena
13	curva	2000	4376,273	56,481	101,55			101,55	Mala	Buena
14	recta	0	4432,754	3350,171		104,59		104,59	Mala	Buena
15	curva	500	7782,925	190,126	97,02			97,02	Acceptable	Buena
16	recta	0	7973,051	1296,103		100,15		100,15	Mala	Buena
17	curva	2000	9269,154	226,6	103,10			103,10	Mala	Buena
18	recta	0	9495,754	322,507		102,05		102,05	Mala	Buena
19	curva	2000	9818,261	48,094	101,47			101,47	Mala	Buena
20	recta	0	9866,355	230,666		99,02		99,02	Acceptable	Buena
21	curva	350	10097,02	187,802	93,75			93,75	Acceptable	Buena
22	recta	0	10284,82	4,684		98,00		98,00	Acceptable	Buena
23	curva	450	10289,51	169,433	96,18			96,18	Acceptable	Buena
24	recta	0	10458,94	868,945		100,49		100,49	Mala	Buena
25	curva	500	11327,89	255,027	97,05			97,05	Acceptable	Buena
26	recta	0	11582,91	155,301		98,10		98,10	Acceptable	Buena
27	curva	250	11738,21	216,823	89,07			89,07	Buena	Buena
28	recta	0	11955,04	28,97		87,43		87,43	Buena	Buena
29	curva	250	11984,01	141,063	89,89			89,89	Buena	Buena
30	recta	0	12125,07	0,002		87,43		87,43	Buena	Buena
31	curva	250	12125,07	173,715	89,54			89,54	Buena	Buena
32	recta	0	12298,79	133,807		93,51		93,51	Acceptable	Buena
33	curva	650	12432,59	308,057	99,16			99,16	Acceptable	Buena
34	recta	0	12740,65	74,515		98,10		98,10	Acceptable	Buena
35	curva	450	12815,17	413,39	96,00			96,00	Acceptable	Buena
36	recta	0	13228,56	0,901		97,97		97,97	Acceptable	Buena
37	curva	275	13229,46	243,853	90,28			90,28	Acceptable	Buena
38	recta	0	13473,31	210,13		98,54		98,54	Acceptable	Buena
39	curva	1200	13683,44	338,191	102,56			102,56	Mala	Buena
40	recta	0	14021,63	316,95		99,29		99,29	Acceptable	Buena
41	curva	450	14338,58	180,749	96,17			96,17	Acceptable	Buena
42	recta	0	14519,33	1719,487		99,25		99,25	Acceptable	

42

Vmedia(km/h)= 100,21

$\Sigma|a|$ (m2/s)= 11761,32

L (m)= 16238,82

Ra (m/s)= 0,72

σ (km/h)= 4,96

C= 2,13 BUENA

IP (accidente con vict/10^8 vh·km)=

17,65

CARRETERA: A-121 T2

TRAMO 2: PK6+183 - PK22+422

SENTIDO: INVERSO

Vdiseño (km/h): 80

Nº	TIPO	ELEMENTO			C. CIRCULAR	RECTA	3.1.-I.C	V85	CRITERIO I	CRITERIO II
		R(m)		L(m)	V85	V85	V85	V85-Vd	V85-V85+1	
1	curva	700	0	221,506	99,33			99,33	Acceptable	Buena
2	recta	0	221,506	893,529		101,27		101,27	Mala	Buena
3	curva	500	1115,035	132,28	96,99			96,99	Acceptable	Buena
4	recta	0	1247,315	556,029		100,16		100,16	Mala	Buena
5	curva	850	1803,344	316,837	100,84			100,84	Mala	Buena
6	recta	0	2120,181	264,758		99,19		99,19	Acceptable	Buena
7	curva	800	2384,939	219,292	100,03			100,03	Mala	Buena
8	recta	0	2604,231	222,261		98,67		98,67	Acceptable	Buena
9	curva	500	2826,492	182,298	97,01			97,01	Acceptable	Buena
10	recta	0	3008,79	172,053		98,85		98,85	Acceptable	Buena
11	curva	1900	3180,843	95,567	101,82			101,82	Mala	Buena
12	recta	0	3276,41	1099,863		103,25		103,25	Mala	Buena
13	curva	2000	4376,273	56,481	101,55			101,55	Mala	Buena
14	recta	0	4432,754	3350,171		104,59		104,59	Mala	Buena
15	curva	500	7782,925	190,126	97,02			97,02	Acceptable	Buena
16	recta	0	7973,051	1296,103		100,15		100,15	Mala	Buena
17	curva	2000	9269,154	226,6	103,10			103,10	Mala	Buena
18	recta	0	9495,754	322,507		102,05		102,05	Mala	Buena
19	curva	2000	9818,261	48,094	101,47			101,47	Mala	Buena
20	recta	0	9866,355	230,666		99,02		99,02	Acceptable	Buena
21	curva	350	10097,02	187,802	93,75			93,75	Acceptable	Buena
22	recta	0	10284,82	4,684		98,00		98,00	Acceptable	Buena
23	curva	450	10289,51	169,433	96,18			96,18	Acceptable	Buena
24	recta	0	10458,94	868,945		100,49		100,49	Mala	Buena
25	curva	500	11327,89	255,027	97,05			97,05	Acceptable	Buena
26	recta	0	11582,91	155,301		89,47		89,47	Buena	Buena
27	curva	250	11738,21	216,823	89,07			89,07	Buena	Buena
28	recta	0	11955,04	28,97		87,43		87,43	Buena	Buena
29	curva	250	11984,01	141,063	89,89			89,89	Buena	Buena
30	recta	0	12125,07	0,002		87,43		87,43	Buena	Buena
31	curva	250	12125,07	173,715	89,54			89,54	Buena	Buena
32	recta	0	12298,79	133,807		98,03		98,03	Acceptable	Buena
33	curva	650	12432,59	308,057	99,16			99,16	Acceptable	Buena
34	recta	0	12740,65	74,515		98,10		98,10	Acceptable	Buena
35	curva	450	12815,17	413,39	96,00			96,00	Acceptable	Buena
36	recta	0	13228,56	0,901		97,97		97,97	Acceptable	Buena
37	curva	275	13229,46	243,853	90,28			90,28	Acceptable	Buena
38	recta	0	13473,31	210,13		98,54		98,54	Acceptable	Buena
39	curva	1200	13683,44	338,191	102,56			102,56	Mala	Buena
40	recta	0	14021,63	316,95		99,29		99,29	Acceptable	Buena
41	curva	450	14338,58	180,749	96,17			96,17	Acceptable	Buena
42	recta	0	14519,33	1719,487		99,25		99,25	Acceptable	

A-121 T2 DIRECTO

