



ORDEN CIRCULAR 1/2021, SOBRE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE CARRETERAS 2+1 Y CARRILES ADICIONALES DE ADELANTAMIENTO

La demanda de tráfico en las vías interurbanas de la Red de Carreteras del Estado se ha venido resolviendo en los últimos 30 años mediante carretera convencional o autovía (hoy en día con plenas características de autopista). Esta polarización de las alternativas provoca una importante discontinuidad de las prestaciones para los usuarios, y muy especialmente en los niveles de seguridad. De forma semejante, los costes de construcción y conservación también resultan muy diferentes.

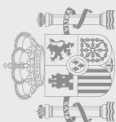
Sin embargo, existen hoy en día alternativas técnicas suficientemente contrastadas que pueden constituir una respuesta intermedia que no conlleve necesariamente la construcción de una carretera de alta capacidad. Se trata de un nuevo tipo de vía que ha venido consolidando su denominación internacional como Carretera 2+1 y actualmente cuenta con una amplia experiencia en muchos países europeos (Suecia, Finlandia, Alemania, Francia, ...) y del resto del mundo (EE.UU., Canada, Australia, ...). Incluso se da el caso de países que están en fase de expansión y mejora de su red viaria, como Polonia, donde han apostado de forma decidida por esta solución.

Las Carreteras 2+1 disponen de una única plataforma donde se mantiene una separación permanente entre sentidos de circulación, no siempre a través de sistemas de contención de vehículos, que incorpora un carril adicional reservado alternativamente a uno y otro sentido de circulación para permitir la maniobra de adelantamiento. Todo ello supone una franca mejora de las condiciones de seguridad vial y del nivel de servicio de la carretera.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, las vías interurbanas acumulan casi el triple de víctimas mortales que las urbanas, siendo la carretera convencional la que concentra de forma amplia el mayor número de fallecidos y, donde más del 25 % de estos están asociados a choques frontales y fronto-laterales.

En las carreteras convencionales la maniobra de adelantamiento implica la invasión del sentido contrario, situación no exenta de riesgo y cuya oportunidad debe ser personalmente gestionada por el conductor. Por el contrario, el objetivo de un tramo de Carretera 2+1 es que sea la propia infraestructura la que proporcione directamente la gestión segura de la maniobra de adelantamiento a través de carriles adicionales diseñados específicamente para esa función. De esta manera el conductor no tiene que evaluar la visibilidad disponible y arriesgarse a invadir el sentido contrario.

Por otro lado, la necesidad de un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, siempre escasos, obliga también a explorar esta nueva solución. Bien planificada, la inclusión de tramos con carriles adicionales de adelantamiento permite actuar de forma progresiva sobre un





corredor. Sin embargo, se trata de una solución que debe ser diseñada a la medida de cada problemática atendiendo a factores como la demanda y su composición; la accidentalidad; los nudos y accesos, el espacio disponible y los márgenes; la constructividad; etc.

De cara a la calidad del servicio público viario, al incrementar la velocidad media de recorrido y reducir el tiempo de espera para adelantar a otros vehículos, se consigue una mejora del nivel de servicio de la carretera y una mayor funcionalidad como parte integrante del sistema de transporte.

Como ventaja adicional, conviene destacar que la Carretera 2+1 permite mejorar las condiciones de seguridad y de servicio de un corredor viario con unas menores afecciones ambientales y de ocupación territorial respecto a una vía de gran capacidad, lo que en muchos casos hoy en día constituye un aspecto determinante a la hora de desarrollar y mejorar la red viaria.

La Norma 3.1-IC Trazado aprobada por Orden FOM/273/2016, ya introdujo como elemento de diseño los carriles adicionales de adelantamiento, abriendo la posibilidad de su consideración en los estudios y proyectos de carreteras.

Las Carreteras 2+1 disponen de un abanico de funcionalidad amplio, que va desde la mejora de un trazado existente hasta la configuración de una primera calzada de una vía de alta capacidad. Resultará una opción de diseño especialmente adecuada para aquellas carreteras convencionales preexistentes en las que exista una cantidad significativa de tráfico lento y donde existan importantes limitaciones para la visibilidad de adelantamiento. Además, el desarrollo de este tipo de carretera permitirá mejorar corredores en los que por tráfico o por problemas medioambientales no sería viable el desarrollo de una vía de alta capacidad.

Por todo lo indicado, y debido a la necesidad de contar con unas orientaciones para el proyecto de este tipo de carretera, la Dirección General de Carreteras dispone lo siguiente:

PRIMERO: Aprobar las Recomendaciones para el diseño de Carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, que figuran como anexo a esta orden. Dicho anexo tiene la siguiente huella digital: 17CD9AF00E7B4AB1C3B672282E157799F7B86337F8456C095F9FE8219034C411.

SEGUNDO: Esta orden circular entrará en vigor al día siguiente de su firma.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,
(firmado digitalmente)

Fdo. Javier Herrero Lizano

