

INFORME TÉCNICO

ASUNTO: Necesidad de urgente ocupación de los terrenos afectados por el proyecto constructivo de “ACONDICIONAMIENTO DE TRES GLORIETAS DE LA E-30 EN SANT ANTONI DE PORTMANY (EIVISSA)”.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa (en adelante PDSCE), aprobado definitivamente por el Pleno del Consell Insular d'Eivissa en fecha 29/04/2016 (BOIB nº 69 de 02/06/2016), la ronda EI-30 pertenece a la red primaria básica de carreteras de Eivissa.

Esta carretera tiene una longitud de 1,6 Km, soporta una intensidad media diaria de tráfico de 10.420 vehículos (aforo 2017), con un 4,2 % de vehículos pesados; se halla en un entorno periurbano y dispone de cruces de cierta importancia con la Avda. Ametllers, camí des Regueró y carrer Picasso. La conexión de la ronda de ses Pisses (EI-30) con las carreteras contiguas (EI-700 y EI-600) se efectúa con sendas glorietas normales.

De los últimos estudios de accidentalidad realizados, se desprende que la siniestralidad en la vía es elevada, con un tramo de concentración de accidentes. Por tanto, la necesidad básica a satisfacer es la de mejorar la seguridad vial en la ronda EI-30, en particular en lo que se refiere a sus intersecciones.

Las intersecciones son puntos conflictivos de las carreteras desde el punto de vista de la accidentalidad, sobre todo en lo que se refiere a los giros a la izquierda. En el caso particular de las glorietas partidas en la EI-30, hay que tener presente que la elevada intensidad de tráfico existente en la vía hace que sea *"baja la probabilidad de que se produzcan simultáneamente dos huecos aceptables en las dos corrientes de tráfico que el vehículo no prioritario debe cruzar"* (Orden Circular 32/2012. Guía de nudos viarios), de manera que resulta poco recomendable este tipo de intersecciones para la ronda EI-30.

Por otro lado, considerando que la configuración actual de dos de las intersecciones principales de la carretera, es de glorieta partida, mientras que la intersección ubicada en el PK 1+150 (así como las conexiones de la EI-30 con la EI-600 y EI-700) está resuelta mediante una glorieta normal, se considera justificado uniformizar el diseño de las intersecciones a los efectos de mejorar la consistencia en el trazado y por tanto la seguridad vial de la carretera

Así mismo, dado el carácter periurbano de la vía, se considera razonable tomar medidas de pacificación del tráfico en el sentido de forzar la atención de los conductores y la reducción de la velocidad en los accesos.

Además, se considera necesario acondicionar los accesos de la glorieta ubicada en el PK 1+150 (glorieta 1), con objeto de mejorar los radios de entrada y salida de la misma, de acuerdo con la normativa de carreteras.

En este sentido, el proyecto de referencia comprende la ejecución de las obras de acondicionamiento y mejora de tres glorietas ubicadas en la carretera EI-30 (antigua E-30) en los puntos kilométricos siguientes:

Glorieta 1 (PK 1+150). Conexión con la avenida Ametllers.

Glorieta 2 (PK 0+700). Conexión con el camí des Regueró.

Glorieta 3 (PK 0+300). Conexión con el carrer Picasso.

Es decir, se pretende definir y valorar las obras necesarias para el acondicionamiento de dichas glorietas, dos de ellas partidas (glorietas 2 y 3) y otra completa (glorieta 1), para mejorar su seguridad, uniformizar sus criterios de diseño y facilitar la circulación a través de las mismas.

Tal y como se expresa en el Anexo nº7 del PDSCE, el índice de peligrosidad de la EI-30 es de 91,02 para el año 2012 (superior a la media de la red, que para ese año es de 27,3) y, según el estudio de accidentalidad correspondiente al periodo 2006-2010, el tramo comprendido entre los PKs 0+200 y 1+200 está calificado como TCA (tramo de concentración de accidentes); así mismo, en los estudios de accidentalidad correspondientes a los periodos 2010-2014 y 2012-2016 aparece de nuevo en la ronda EI-30 un TCA.

A continuación se presenta una tabla, correspondiente al estudio de accidentalidad del periodo 2012-2016, en donde aparece el total de víctimas registradas:

	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Accidentes con víctimas	5	4	2	7	4	22
Muertos	1	0	0	0	0	1
Heridos graves	3	1	1	1	1	7
Heridos leves	5	7	0	8	5	25

Por tanto, de lo anterior se desprende que, a pesar de las actuaciones realizadas en los últimos años, tanto en materia de seguridad vial como en mantenimiento extraordinario (renovación del firme), se está produciendo en la vía una siniestralidad superior a la media, de manera que resulta urgente efectuar actuaciones de mayor envergadura con objeto de mejorar las condiciones de seguridad vial.

El artículo 18.1 de la Ley 5/90, de 24 de mayo, de carreteras de la CAIB, establece lo siguiente:

“La aprobación de proyectos de carreteras contenidas en el plan director sectorial implicará la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes

a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres”.

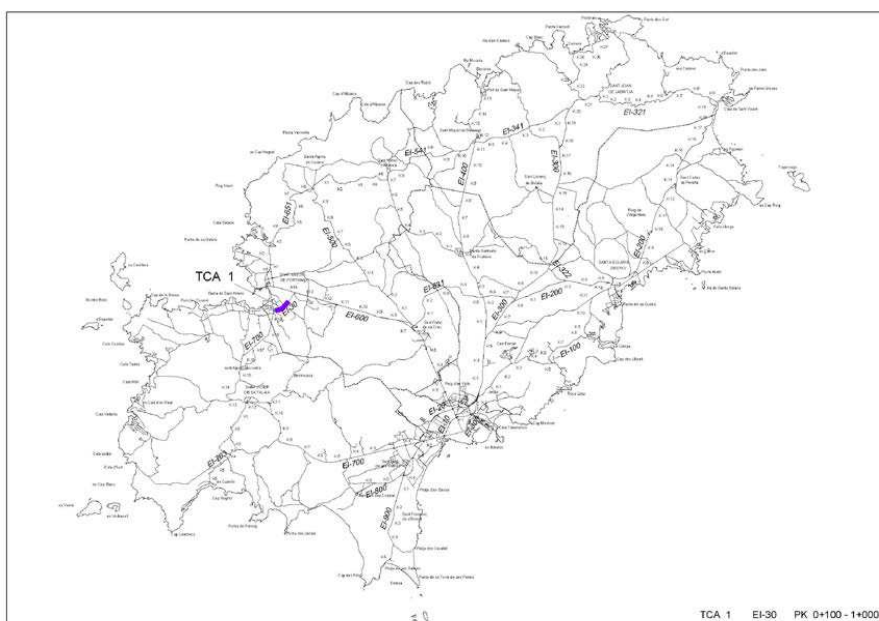
Por otro lado el artículo 16 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial, establece que:

“La aprobación de cualquier instrumento de ordenación regulado en esta Ley lleva implícita la declaración de utilidad pública de las obras, de las instalaciones y de los servicios que se hayan previsto de manera concreta, a los efectos de aquello que prevé la legislación sobre expropiación forzosa”.

El PDSCE plantea, en el punto 9 de la memoria, así como en el documento 4 del Plan, diversos “Programas de actuación”, entre los que se encuentra el “Programa de seguridad vial”. En este, en su apartado 1.3.2 “Actuaciones específicas de seguridad vial”, se detalla, entre otras actuaciones, la “remodelación de intersecciones”. Por tanto, se considera que el proyecto de referencia se adapta al programa de actuación del PDSCE y, por ello, su aprobación implica la necesidad de ocupación y la utilidad pública de las obras.

Por todo lo anterior, con objeto de reducir el plazo para poder acometer las obras y disminuir así las posibles situaciones de riesgo, el técnico que suscribe considera necesaria la declaración de la necesidad de urgente ocupación de los terrenos afectados por el proyecto de referencia.

A continuación se presentan fotografías y plano de situación de la carretera objeto de las obras:





PK 0+100 carril derecho



PK 0+100 carril izquierdo



PK 0+200 carril derecho



PK 0+350 carril izquierdo



PK 0+300 carril derecho



PK 0+700 carril izquierdo



PK 0+700 carril derecho



PK 1+050 carril derecho

EL JEFE DE SECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
VIARIAS,