

TÍTULO:

**ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN EN TRAMOS DE
CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES 2021 (TCAS) EN LA
RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA**



**Cofinanciado pola
Unión Europea**



Fondos Europeos

Índice

0. INTRODUCCIÓN	2
1. ANÁLISIS DE ACCIDENTALIDAD EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES	6
2. PRIORIZACIÓN DE ACTUACIONES	159
3. VALORACIÓN FINAL ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES	159
4. ANEXOS	171

0. INTRODUCCIÓN

El objeto de la presente “Estrategia de Actuación en Tramos de Concentración de Accidentes” es desarrollar una planificación de actuaciones en los Tramos de Concentración de Accidentes (en adelante TCA) registrados como tal en el año 2021 en la Rede Autonómica de Estradas de Galicia (RAEGA).

En lo relativo al año 2020, se debe tener en consideración la situación de pandemia global derivada de la COVID-19. La entrada en vigor del RD 463/2020, de 14 de marzo, implicó una serie de limitaciones a la movilidad que derivaron en una reducción de desplazamientos y de la accidentalidad en general.

En el año 2021 se han registrado 26 TCAs, 8 en la provincia de A Coruña, 1 en la provincia de Lugo y 17 en la provincia de Pontevedra. Los datos de accidentalidad correspondientes a estos tramos son los siguientes:

								2017			2018			2019			2020			2021		
Ctra.	PKIni	PK Fin	L	NºAcc	acc/km	IMD 5 años	IP 5 años	Acc.	IMD	IP	Acc.	IMD	IP	Acc.	IMD	IP	Acc.	IMD	IP	Acc.	IMD	IP
AC-174	2,8	3,7	1,0	10	10,00	12.571	45,49	3	13.470	61,02	0	13.466	0,00	1	13.362	20,50	4	11.235	97,54	2	11.323	48,39
AC-221	2,8	3,9	1,2	10	8,33	3.139	143,98	3	3.363	203,67	2	3.362	135,82	2	3.336	136,88	2	2.805	162,79	1	2.827	80,76
AC-523	0,0	2,2	2,3	24	10,43	11.111	51,87	1	11.478	10,38	4	11.003	43,30	5	12.011	49,59	5	9.856	60,43	9	11.208	95,65
AC-543	8,8	10,1	1,4	13	9,29	6.535	77,93	5	6.443	151,87	2	6.170	63,43	4	6.830	114,61	1	5.956	32,86	1	7.274	26,90
AC-552	22,8	24,0	1,3	11	8,46	11.659	41,00	2	12.562	33,55	2	12.216	34,50	1	12.414	16,98	3	10.166	62,19	3	10.938	57,80
AC-552	28,5	30,2	1,8	19	10,56	13.880	43,41	2	14.955	20,36	3	14.544	31,40	2	14.778	20,60	5	12.103	62,88	7	13.021	81,83
AC-552	74,3	75,3	1,1	10	9,09	4.415	117,42	3	4.432	168,59	0	4.446	0,00	3	4.528	165,02	3	3.669	203,65	1	4.999	49,82
AC-862	1,9	4,5	2,7	45	16,67	10.083	89,65	11	10.470	106,61	5	10.333	49,10	14	10.118	140,40	3	9.297	32,74	12	10.198	119,40
LU-862	83,4	85,1	1,8	21	11,67	9.260	67,84	7	9.261	115,05	7	9.601	110,97	4	9.643	63,14	1	7.915	19,23	2	9.878	30,82
PO-315	0,0	1,7	1,8	23	12,78	3.742	191,19	3	3.549	128,66	8	3.610	337,30	4	3.926	155,08	6	3.497	261,15	2	4.127	73,76
PO-325	2,2	3,9	1,8	23	12,78	12.573	54,25	8	12.473	97,62	6	12.537	72,84	6	13.521	67,54	0	10.607	0,00	3	13.725	33,27
PO-325	4,5	5,4	1,0	13	13,00	9.222	77,16	6	9.617	170,93	4	9.666	113,38	1	9.582	28,59	2	7.517	72,89	0	9.727	0,00
PO-325	11,5	13,3	1,9	23	12,11	9.222	70,68	7	9.617	104,96	3	9.666	44,75	10	9.582	150,49	2	7.517	38,37	1	9.727	14,82
PO-330	5,3	7,0	1,8	18	10,00	6.453	87,73	1	8.089	18,82	7	7.802	136,56	1	6.001	25,36	3	4.663	97,92	6	5.709	159,97
PO-331	1,3	2,3	1,1	10	9,09	7.378	72,28	3	6.043	123,65	2	5.888	84,60	2	9.148	54,45	2	7.108	70,08	1	8.702	28,62
PO-331	11,2	12,9	1,8	21	11,67	9.235	75,87	5	7.904	96,28	8	7.701	158,12	3	11.204	40,76	4	8.706	69,93	1	10.658	14,28
PO-340	17,9	18,9	1,1	13	11,82	15.709	40,60	2	15.000	33,21	2	15.397	32,35	3	17.198	43,45	2	13.492	36,92	4	17.459	57,06
PO-404	0,5	1,6	1,2	10	8,33	4.462	101,29	1	4.683	48,75	5	4.616	247,30	1	4.704	48,54	1	3.866	59,06	2	4.441	102,82
PO-549	3,9	4,9	1,1	12	10,91	9.287	64,72	3	10.175	73,43	3	10.073	74,18	1	9.803	25,41	2	7.569	65,81	3	8.815	84,76
PO-549	8,4	9,8	1,5	15	10,00	6.847	81,15	3	7.255	75,53	2	7.233	50,50	3	7.352	74,53	3	5.732	95,59	4	6.665	109,62
PO-550	8,4	9,4	1,1	13	11,82	8.188	77,96	2	8.868	56,17	3	8.657	86,31	5	8.807	141,40	2	6.692	74,44	1	7.915	31,47
PO-551	10,1	11,1	1,1	16	14,55	11.531	69,03	5	13.797	90,26	2	12.576	39,61	1	10.831	23,00	3	9.441	79,14	5	11.008	113,13
PO-551	21,0	22,8	1,9	21	11,05	9.527	63,33	6	10.971	78,86	5	11.440	63,02	1	9.752	14,79	0	7.360	0,00	9	8.113	159,96
PO-551	31,4	32,3	1,0	16	16,00	10.922	79,17	5	14.309	95,73	3	13.911	59,08	5	9.924	138,04	2	7.605	72,05	1	8.859	30,93
PO-552	1,0	3,3	2,4	47	19,58	17.258	61,72	7	18.284	43,70	16	17.813	102,54	9	17.864	57,51	6	14.535	47,12	9	17.795	57,74
PO-552	10,6	13,9	3,4	42	12,35	14.194	48,39	7	14.966	37,69	9	14.581	49,74	5	14.623	27,55	10	12.049	66,88	11	14.752	60,09

En esta Estrategia de Actuación, se van a analizar los siguientes TCAs:

Carretera	TCA Inicio	TCA Final	Lonx (km)
AC-174	2+800	3+700	1,0
AC-221	2+800	3+900	1,2
AC-523	0+000	2+200	2,3
AC-552	22+800	24+000	1,3
AC-552	28+500	30+200	1,8
AC-552	74+300	75+300	1,1
AC-862	1+900	4+500	2,7
LU-862	83+400	85+100	1,8
PO-315	0+000	1+700	1,8
PO-325	2+200	3+900	1,8
PO-325	4+500	5+400	1,0
PO-325	11+500	13+300	1,9
PO-331	1+300	2+300	1,1
PO-340	17+900	18+900	1,1
PO-404	0+500	1+600	1,2
PO-549	3+900	4+900	1,1
PO-549	8+400	9+800	1,5
PO-550	8+400	9+400	1,1
PO-551	10+100	11+100	1,1
PO-552	1+000	3+300	2,4
PO-552	10+600	13+900	3,4

De estos 21 TCAs, 4 han aparecido por primera vez en 2021, 3 se mantienen exactamente en el mismo tramo, 5 se mantienen en la misma carretera, pero con diferentes PK, ya que varía su longitud, mientras que 9 mantienen carretera y PK, aunque con una pequeña variación de longitud.

Por otro lado, los 5 TCAs restantes no analizados, son los siguientes:

Carretera	TCA Inicio	TCA Final	Lonx (km)
AC-543	8,8	10,1	1,4
PO-330	5,3	7,0	1,8
PO-331	11,2	12,9	1,8
PO-551	21,0	22,8	1,9
PO-551	31,4	32,3	1,0

- **TCA AC-543, PK 8.8-10.1**

Este tramo entre el PK 8+800 y el PK 10+100 de la AC-543 no se analiza en la Estrategia de Actuación en TCAS de 2021 porque se está tramitando un Convenio de Colaboración con el Concello de Brión, en el que la AXI realizará unas actuaciones de mejora del tramo situado entre los PKs 8+390-10+000, y se cambiará la titularidad del tramo a favor del Concello. Las actuaciones de mejora que se van a realizar son: Fresado de toda la superficie del tramo de la vía, reposición de la capa de rodadura en los dos carriles, arcones y bandas de estacionamiento con mezcla bituminosa en caliente, reposición de los servicios: alumbrado público, saneamiento, pluviales y señalización horizontal, pintado de paso de peatones, líneas, flechas y símbolos.

- **TCA PO-330, PK 5.3-7.0**

Este tramo entre el PK 5+300 y el PK 7+000 de la PO-330 no se analiza en la Estrategia de Actuación en TCAS de 2021 porque está ejecutándose la obra de clave PO/19/158.06. El 1 de junio de 2022 se iniciaron las obras de Mejora de Seguridad Vial (MSV) y mejora de accesibilidad en la PO-330, en los PKs 0+000-0+450; 1+700; 2+800; 3+100; 4+300; 4+530; 4+700; 5+970; 5+700-6+800. En esta obra para la eliminación del TCA de Valadares, se ejecutan varias actuaciones de mejora en intersecciones, en pasos de peatones, se hacen dos nuevas glorietas, etc. Está prevista que la obra termine en el primer trimestre de 2023.

- **TCA PO-331, PK 11.2-12.9**

Este tramo entre el PK 11+200 y el PK 12+900 de la PO-331 no se analiza en esta Estrategia de Actuación en TCAS de 2021 por la obra ejecutada en el segundo semestre de 2020 de clave PO/17/137.06. Esta obra consiste en la mejora de seguridad vial del tramo de la PO-331 del PK 11+200 al 14+600, en el entorno del TCA. Se han mejorado varias intersecciones, aumentando visibilidades y disponiendo cuñas de incorporación y carriles centrales de espera, se ha construido una nueva glorieta, reforzando el firme, actuando para dar continuidad a los itinerarios peatonales, etc. En el año 2021 han bajado los accidentes, registrándose 1.

- **TCA PO-551, PK 21.0-22.8**

Este tramo entre el PK 21+000 y el PK 22+800 de la PO-551 no se analiza en esta Estrategia de Actuación en TCAS de 2021 porque ya está en obras desde mayo de 2022, con una previsión de finalización de las mismas durante los primeros meses de 2023. Las obras son las correspondientes al proyecto de mejora de seguridad vial en el entorno del TCA en la PO-551, Pk 21+100 a 23+000, de clave PO/17/148.06, en las que se amplía la carretera, actuándose en las intersecciones, mejorando las aceras, los pasos de peatones y las paradas de autobús, además de ordenar aparcamientos. En Moaña la actuación también comprende la ejecución de una nueva glorieta.

- **TCA PO-551, PK 31.4-32.3**

Este tramo entre el PK 31+400 y el PK 32+300 de la PO-551 no se analiza en esta Estrategia de Actuación en TCAS de 2021 porque acaban de terminarse las obras relativas al proyecto de mejora de seguridad vial en el TCA entre los Pks 29+000 y 32+700, de clave PO/17/149.06. Las obras se han llevado a cabo de mayo de 2021 a julio de 2022. En estas obras se han habilitado nuevos pasos de peatones y se han acondicionado otros, incluso con señalización inteligente para facilitar su percepción. En las obras también se han mejorado intersecciones, como la del puerto de Domaio, en la que se ha ejecutado una glorieta, que permite los giros en condiciones seguras en ese punto y contribuirá al calmado del tráfico. También se ha renovado el balizamiento y la señalización vertical donde así ha sido necesario.

1. ANÁLISIS DE ACCIDENTALIDAD EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

A continuación, se presenta el análisis de accidentalidad realizado, analizando en detalle la localización de los accidentes, sus tipologías y factores concurrentes principales, así como la existencia o no de proyectos ya redactados y de actuaciones realizadas o previstas en los tramos afectados.

1) TCA AC-174, PK 2.8-3.7

1.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo a la altura de O Pedregal, en el municipio de Oleiros (A Coruña) en el que los accidentes se concentran entre los PK 2+800 y 2+900, y entre los PK 3+600 y 3+700.

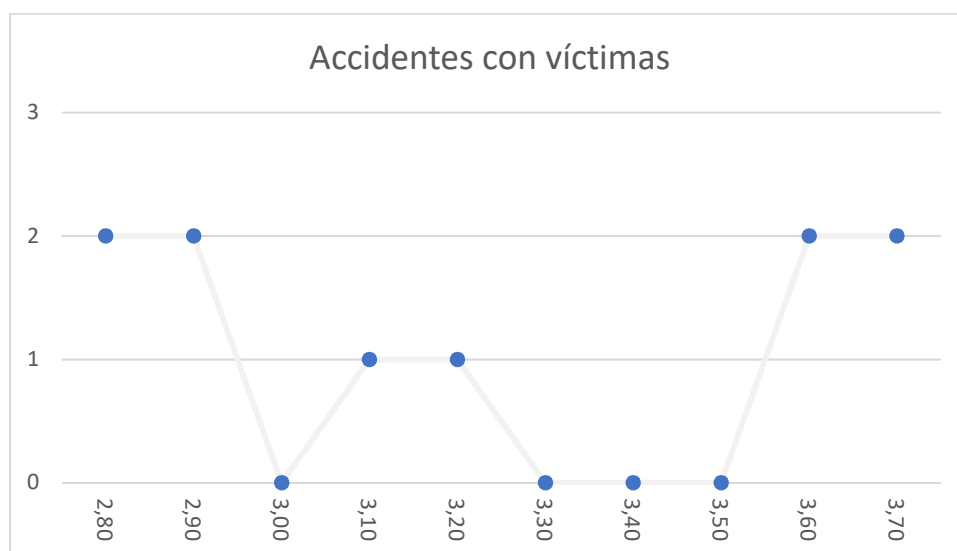


Foto 1. PK 2+800, sentido decreciente. Inicio del tramo, unión de senda peatonal con acera existente.



Foto 2. PK 2+870, sentido creciente. Salida de un centro de personas con discapacidad.



Foto 3. PK 2+870. Salida del centro. Falta señal de STOP.



Foto 4. PK 3+080, sentido creciente. Vista general. Parada de bus, finaliza la senda y después de la parada de bus continúa la acera existente.



Foto 5. PK 3+150, sentido creciente. Incorporación margen derecho y salida residencia de mayores en margen izquierdo. Tacos en pintura para giros.



Foto 6. PK 3+140. Incorporación margen derecho con señal de STOP, sólo se permite salida en sentido creciente. Falta señal dirección obligatoria.



Foto 7. PK 3+220, sentido creciente. Vista general, entrada residencia. Termina la acera y después continúa la senda.



Foto 8. PK 3+250, sentido decreciente. Vista general, entrada residencia. Termina la acera y después continúa la senda.



Foto 9. PK 3+220. Mal pintados o borrados los tacos. Es un lugar próximo a una glorieta.



Foto 10. PK 3+390, sentido creciente. Incorporación margen derecho. Mala visibilidad, hay mucha vegetación.



Foto 11. PK 3+390. Incorporación margen izquierdo con señal STOP.



Foto 12. PK 3+390, sentido creciente. Falta paso de peatones para dar continuidad a la senda.



Foto 13. PK 3+430, sentido creciente. Vista general. Buena visibilidad, pero señal de peligro paso de peatones oculta por la vegetación.



Foto 14. PK 3+550, sentido creciente. Vista general, señal paso de peatones y límite de velocidad. Convendría repintar el paso de peatones y elevar bordillo en el margen derecho e igualarlo a los anteriores.



Foto 15. PK 3+560, sentido creciente. Vista general, paradas de bus en márgenes izquierdo y derecho.



Foto 16. PK 3+600, sentido creciente. Entrada rotonda, señal de ceda el paso antigua y un poco oculta por la vegetación.



Foto 17. PK 3+650, entrada a glorieta. AC-190 Santa Cruz. Señal de ceda muy deteriorada.



Foto 18. PK 3+600, sentido decreciente. Señal de parada de bus oculta por la vegetación.



Foto 19. PK 3+680. Vista general de la glorieta. Señal de ceda antigua.



Foto 20. PK 3+700, sentido decreciente. Vista general final del tramo. Paso de peatones.



El número de accidentes en 2021 (2 accidentes) disminuyó con respecto a 2020, pero es superior respecto al número de accidentes en 2019 y en 2018. De todos los accidentes ocurridos desde 2017 a 2021, el 50% fueron por alcance, no se registraron víctimas mortales, y el 60% de los accidentes tuvieron lugar en sentido ascendente.

En los últimos 5 años ha habido dos accidentes por atropello en el paso de peatones del PK 3+550.

El firme en todos los accidentes estaba seco, excepto en los accidentes por alcance de los PK 2+800-2+900.

1.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

Entre enero de 2018 y mayo 2019 se realizó la obra de “Itinerario peonil e ciclista na AC-174, treito: Montrove-As Pedreiras PQ 2+440 – 3+600, e na AC-190, treito: O Carballo-As Pedreiras PQ 0+200 – 0+620, Oleiros”, de clave AC/16/092.06.

1.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se proponen a continuación una serie de medidas a tomar en este TCA:

- Anulación de giros a la izquierda.
- Instalación de bandas reductoras de velocidad en las inmediaciones de la glorieta.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en la glorieta.
- Despeje y desbroce de márgenes para mejora de la visibilidad y el drenaje de pluviales.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs 3+550 y 3+700:
 - Iluminación específica y señalización LED.
 - Elevar bordillo en el PK 3+550 y señalizarlo en amarillo al igual que los dos anteriores existentes.
 - Corrección acceso previo al paso de peatones del PK 3+550.



1.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-174	2+800 – 3+700	TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.800,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Adecuación accesibilidad de las aceras	1.400,00 €	NO
		3+100	1	Desbroce de márgenes	826,00 €	NO
		3+600	2	Mejora de señalización vertical y horizontal	2.100,00 €	NO
		3+550	2	Iluminación específica y señalización LED	3.002,16 €	NO
		3+550	2	Corrección acceso previo e igualar bordillo	350,00 €	NO
		3+700	2	Iluminación específica y señalización LED	3.002,16 €	NO
		3+750	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
TOTAL					14.545,26 €	

2) TCA AC-221, PK 2.8-3.9

2.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo a la altura de A Gándara, en Oleiros. El mayor número de accidentes se concentra en el PK 3+200 (3 accidentes) siendo también conflictivo el PK 3+600 con 2 accidentes.

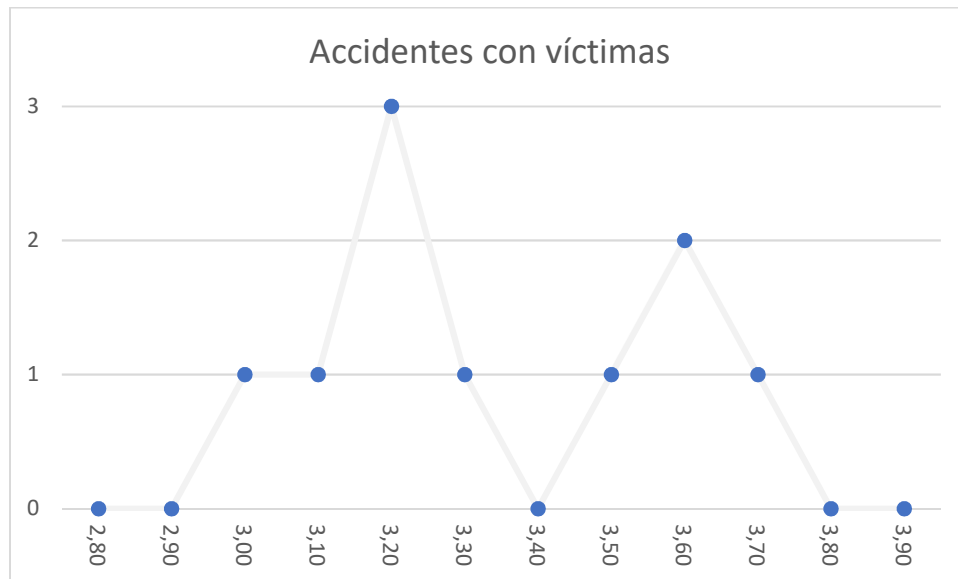


Foto 1. PK 2+840, sentido creciente. Curva pronunciada a la izquierda, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 2. PK 2+850, sentido decreciente. Curva pronunciada a la derecha, visibilidad reducida.



Foto 3. PK 2+860. Acceso a viviendas margen derecho, sin señalización vertical ni horizontal.



Foto 4. PK 2+950. Incorporación margen derecho, sin señalización vertical ni horizontal.



Foto 5. PK 3+000, sentido decreciente. Curva pronunciada a la izquierda, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 6. PK 3+130. Incorporación margen izquierdo sin ninguna señalización. Línea continua en el tramo.



Foto 7. PK 3+350, sentido creciente. Vista general, velocidad limitada a 70 km/h con línea continua.



Foto 8. PK 3+420, sentido creciente. Vista general, señalización en mal estado de tramo de curvas y velocidad recomendada. Arcén margen derecho inexistente.



Foto 9. PK 3+460, sentido creciente. Marcas viales desgastadas, se permite el giro a la izquierda para acceder a la gasolinera, tacos muy desgastados.



Foto 10. PK 3+500. Incorporación margen derecho con señal de STOP antigua y en mal estado. No existe señalización horizontal.



Foto 11. PK 3+550, sentido decreciente. Vista general, acceso a la gasolinera.



Foto 12. PK 3+550. Firme agrietado, espiras magnéticas de datos de tráfico.



Foto 13. PK 3+660, sentido decreciente. Vista general, sucesión de curvas a izquierda y derecha. Existe un solo panel direccional.



Foto 14. PK 3+670. Camino de acceso a propiedades, margen izquierdo. Sin señalización vertical ni horizontal, cambio de tipo de pavimento y diferencia de cota.



Foto 15. PK 3+680. Accesos a viviendas margen izquierdo. No existe señalización.



Foto 16. PK 3+700, sentido creciente. Vista general, tramo recto con buena visibilidad, firme agrietado.



Foto 17. PK 3+750. Accesos a propiedades margen derecho, cambio en el tipo de pavimento.



Foto 18. PK 3+840, sentido creciente. Vista general, cambio de rasante y firme agrietado. Se permiten giros a la izquierda.



Foto 19. PK 3+850. Incorporación margen izquierdo. Señalización vertical de STOP en mal estado y oculta por la vegetación. No existe señalización horizontal.



Foto 20. PK 3+900. Señal de STOP oculta por la vegetación, incorporación margen derecho.



Foto 21. PK 3+900. Incorporación margen izquierdo. Señalización horizontal en mal estado.



Foto 22. PK 3+900. Incorporación margen izquierdo sentido decreciente. Firme agrietado, cambio de cota.



Foto 23. PK 3+900. Incorporación margen izquierdo hacia sentido creciente. Marcas viales en mal estado, grieta en el pavimento que genera un pequeño escalón.



Foto 24. PK 3+900, sentido creciente. Vista general pavimento agrietado.



En 2018, 2019 y 2020 se mantuvo el número de accidentes (2), pero en 2021 se registró un único accidente.

Del total de accidentes desde 2017, ninguno registró víctimas mortales y el 50% de los accidentes fueron colisiones (30% colisión frontolateral y 20% colisión frontal). El 70% de los accidentes fueron en sentido ascendente.

En el 80% de los accidentes, el firme estaba mojado. También se producen accidentes en una curva entre los PK 3+300 y 3+500 donde está situada la salida de una gasolinera.

2.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo en el tramo, de agosto a diciembre de 2019 se ejecutó la actuación “Reforzo de firme localizado nas estradas AC-163, AC-182, AC-214, AC-221, AC-230, AC-400, AC-413, AC-415, AC-552, entre outras, de clave AC/17/113.02”.

Esta actuación afecta al tramo de la AC-221, SAN PEDRO DE NÓS (N-VI) – MABEGONDO (AC-542) PKs 1+400–5+200. Los trabajos comprendidos en este proyecto fueron los siguientes:

“El tramo de estudio de esta carretera corresponde a los PKs 1+400 – 5+200, en el cual el principal daño que se observa es el cuarteo en malla fina (piel de cocodrilo) de la capa de rodadura.

Adicionalmente, el tramo presenta grietas longitudinales a lo largo de una gran extensión del mismo y desgaste de los áridos de la capa de rodadura en determinados puntos:

CARRETERA	TRAMO (Pk)	SOLUCIÓN ADOPTADA
AC-221	1+400-4+200	FRESADO Y REPOSICIÓN LOCALIZADA
	4+200-4+900	FRESADO Y REPOSICIÓN LOCALIZADO Y MICROF8
	4+900-5+200	FRESADO Y REPOSICIÓN LOCALIZADA

Se instalarán resaltes en bandas longitudinales de borde de carril de 15 cm de ancho con tacos de 100x50x3 mm. Se dispondrán en los tramos que ya los presenten antes de llevar a cabo la actuación, este es el caso de los siguientes tramos: • AC-221 tramo 1+500 – 5+150”.

Se ha llevado a cabo recientemente la construcción de una nueva glorieta situada en la intersección existente en el P.K. 3+280.

2.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 60 km/h en todo el tramo.
- Desbroce y limpieza de la vegetación en las zonas de curva para mejorar su visibilidad.
- Señalización específica de zona de curvas.
- Instalación de señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Rehabilitación del firme en el tramo y cunetas de seguridad.
- Senda en el margen derecho sentido creciente en todo el tramo.
- Mover parada de autobús al margen derecho en el PK 3+380.



2.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-221	2+800 – 3+900	2+600	-	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		2+800	1	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		3+380	1	Modificación parada de autobús	2.800,00 €	NO
		3+500	1	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		3+900	-	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Desbroce de márgenes	2.450,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Limitación de velocidad a 60 km/h	928,65 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Rehabilitación del firme	140.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Cunetas de seguridad	1.540,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Adecuación accesibilidad de las aceras	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Ejecución de nueva senda (longitud 1,1 km)	253.878,92 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.240,00 €	NO
TOTAL					406.125,95 €	

3) TCA AC-523, PK 0.0-2.2

3.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo entre A Revolta y Peiro de Abaixo, en Culleredo. El mayor número de accidentes se sitúa en el PK 0+900 (5 accidentes), donde se encuentra una intersección peligrosa en un cruce del polígono, y en el PK 1+800 (4 accidentes). También se concentran 3 accidentes en los PK: 0+500 y 1+300.

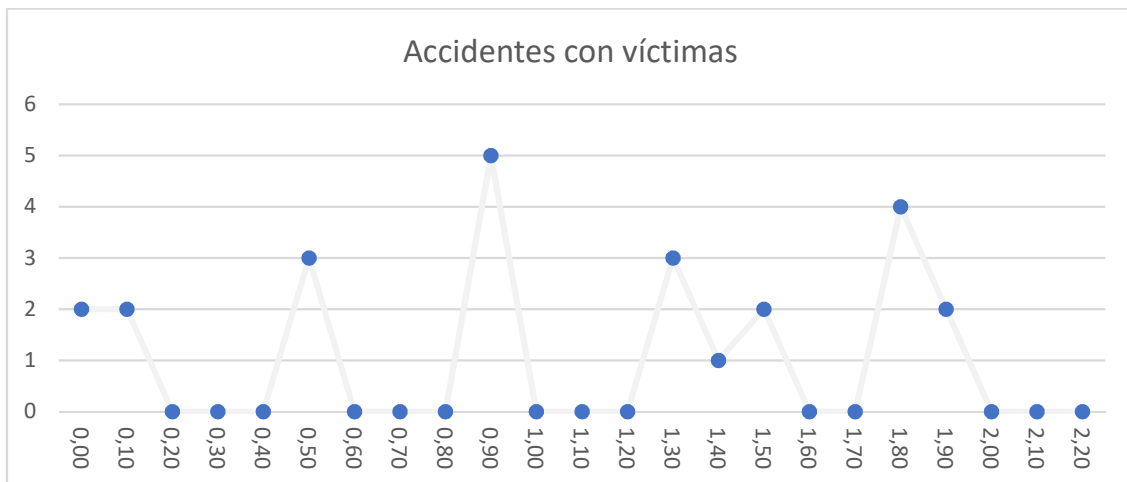


Foto 1. PK 0+000, vista del sentido decreciente.



Foto 2. PK 0+100, sentido creciente. Vista general.



Foto 3. PK 0+100, sentido creciente.
Pavimento agrietado "piel de cocodrilo".



Foto 4. PK 0+150, sentido decreciente. Vista
general. Cebreado de separación de carriles
gastado.



Foto 5. PK 0+350, sentido creciente. Vista
general.



Foto 6. PK 0+630, sentido creciente. Vista
general.



Foto 7. PK 0+700, sentido creciente.



Foto 8. PK 0+700. Incorporación margen
izquierdo sin señalización vertical ni horizontal
de STOP.



Foto 9. PK 0+700. Incorporación margen izquierdo, vista hacia sentido creciente.



Foto 10. PK 0+700. Incorporación margen izquierdo cambio en el tipo de pavimento, vista hacia sentido decreciente.



Foto 11. PK 0+850, sentido creciente. Vista general, carril de deceleración.



Foto 12. PK 0+900. Intersección, vista posterior.



Foto 15. PK 0+900, intersección. Vista frontal, señalización horizontal en mal estado, pavimento agrietado "piel de cocodrilo".



Foto 16. PK 0+900, intersección. Vista frontal, señalización vertical de STOP, marcas viales desgastadas y pavimento agrietado.



Foto 17. PK 1+000, sentido creciente. Vista general, márgenes con vegetación, pueden provocar problemas de drenaje.



Foto 18. PK 1+070. Vegetación en margen izquierdo, puede provocar problemas de drenaje.



Foto 19. PK 1+260, sentido decreciente. Acumulación de tierra en el arcén, discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota.



Foto 20. PK 1+360 glorieta. Ramal a la DP-3102 Ledoño, cambio de rasante.



Foto 21. PK 1+340, sentido creciente, vista acceso a glorieta.



Foto 22. PK 1+350, sentido creciente, glorieta de diámetro 7 metros.



Foto 23. PK 1+440, sentido creciente.
Blandón en el arcén con restos de tierra.



Foto 24. PK 1+450, sentido decreciente.
Acumulación de tierra o restos de desbroce
bajo la bionda que funcionan como un
bordillo, impidiendo la salida de agua.



Foto 25. PK 1+550, sentido creciente.
Acumulación de tierra y vegetación bajo la
bionda, problemas de drenaje.



Foto 26. PK 1+590, sentido decreciente,
pavimento agrietado "piel de cocodrilo".



Foto 27. PK 1+760, sentido decreciente.
Balizamiento en mal estado antes de la
glorieta.



Foto 28. PK 1+770, sentido creciente, isleta
central.



Foto 29. PK 1+810, ramal glorieta DP-3109 Peiro. Restos de vegetación margen derecho y marcas de frenadas de vehículos.



Foto 30. PK 1+780, sentido decreciente, cuneta descubierta.



Se registra un aumento considerable en el número de accidentes en 2021 (9 accidentes) con respecto a 2019 y 2020 (5 accidentes). Del total de accidentes producidos en el tramo en los últimos 5 años, el 66,67% fueron colisiones; siendo el 50% colisión frontolateral, 8,33% colisión frontal, 4,17% colisión lateral y 4,17% colisión múltiple. Hay un reparto equitativo en cuanto al sentido en el que se produjeron los accidentes (10 en ascendente, 9 en descendente y 5 mixto). De los 24 accidentes que tuvieron lugar desde el 2017, ninguno ha tenido víctimas mortales.

3.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

De septiembre de 2019 a enero de 2020, se ejecutó la obra de “Reforzo de firme localizado nas estradas AC-523, AC-524, AC-408 e outras, de clave AC/18/148.02. Los trabajos comprendidos en este proyecto fueron: “Reforzo de firme entre el PK 1+450 y 1+950”.

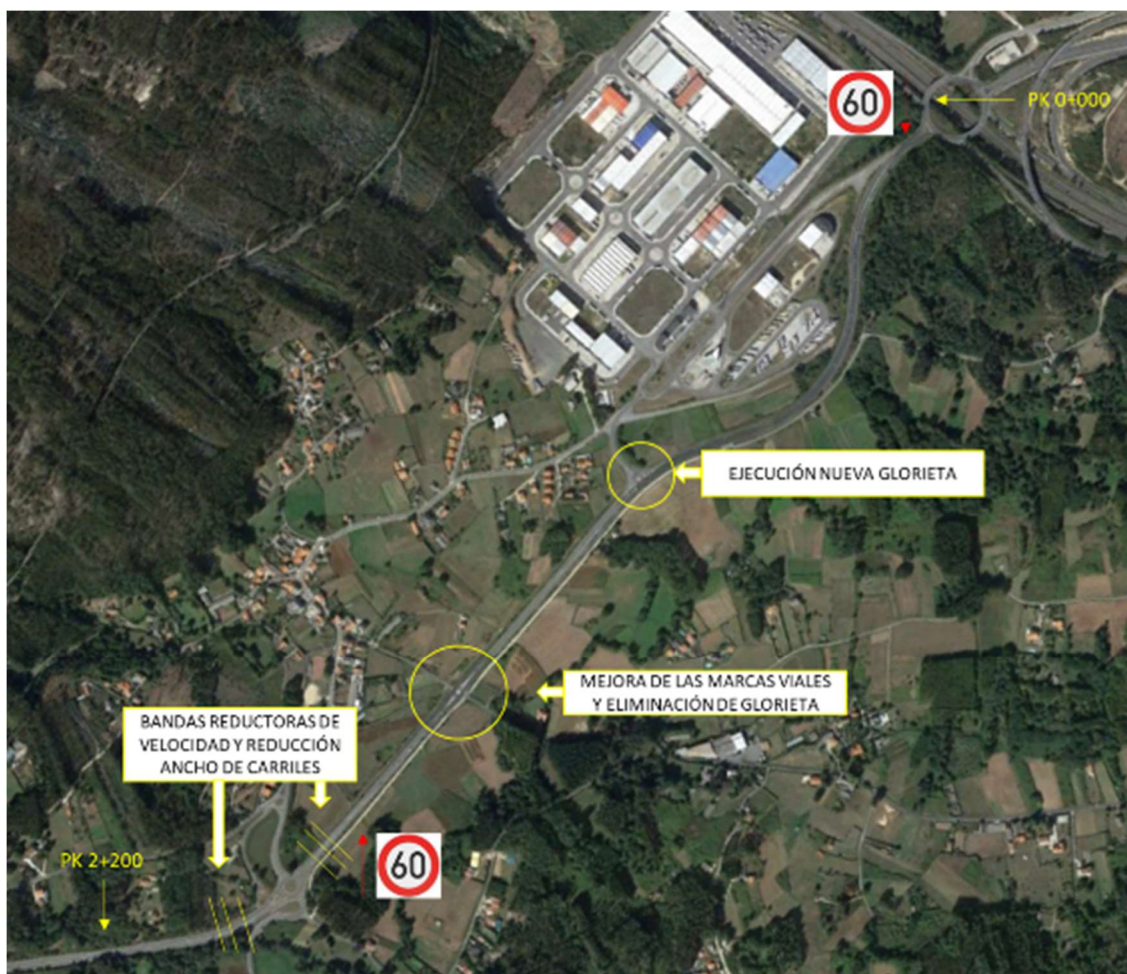


- Limitación de velocidad en todo el tramo a 60 Km/h.
- Posible construcción de una glorieta en caso de valorarse necesario en la intersección del PK 0,9 (punto dónde se concentran la mayor parte de los accidentes del tramo).
- Limpieza de márgenes y cunetas para mejorar el drenaje superficial.
- Mejora de las marcas viales.
- La instalación de bandas reductoras de velocidad.

3.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En este TCA las medidas propuestas para mejorar la accidentabilidad son las siguientes:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 60 km/h en todo el tramo.
- Limpieza de márgenes y cunetas para mejorar el drenaje superficial.
- Rehabilitación del firme en todo el tramo.
- Mejora de las marcas viales.
- Instalación de barrera de seguridad de protección lateral en los tramos intermedios donde actualmente no existe.
- Realización de actuaciones para disminuir la velocidad en las glorietas del tramo:
 - o PK 1+770: Instalación de bandas reductoras de velocidad.
 - o Reducción de ancho de carriles entre la glorieta del Pk 0+000 y el PK 1+770.
- Autorizada la ejecución de una nueva glorieta en el PK 0+900 y la eliminación de la glorieta del PK 1+300.



3.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-523	0+000 – 2+200	0+000 - 1+770	4	Reducción de ancho de carril	16.451,95 €	NO
		1+800	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Limpieza de márgenes y cunetas	3.557,40 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Limitación de velocidad a 60 km/h	464,32 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Rehabilitación del firme	280.000,00 €	NO
		TRAMOS INTERMEDIOS DISCONTINUOS	-	Instalación de barrera de protección lateral ambos márgenes	101.255,44 €	NO
TOTAL					402.794,05 €	

4) TCA AC-552, PK 22.8-24.0

4.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo a la altura de A Teixoeira, en A Laracha (Coruña), el mayor punto de concentración de accidentes se encuentra en el PK 23+200 (5 accidentes), lugar en el que hay una rotonda.



Foto 1. PK 22+850, sentido creciente.
Incorporación margen derecho. Sin señal de
STOP.



Foto 2. PK 22+850, sentido creciente,
intersección margen izquierdo con carriles
centrales de espera, aceleración y cambio de
sentido.



Foto 3. PK 22+890, sentido decreciente,
intersección margen izquierdo



Foto 4. PK 22+970, sentido creciente.
Entrada báscula y señalización glorieta.



Foto 5. PK 23+000, sentido creciente.
Entrada y salida aserradero y báscula sin
señal de STOP.



Foto 6. PK 23+020, incorporación margen
derecho sin señal de STOP.



Foto 7. PK 23+140, sentido creciente, vista
general acceso autopista. Isletas de la
glorieta pequeñas.



Foto 8. PK 23+200, glorieta con mayor punto
de concentración de accidentes.



Foto 9. PK 23+180, sentido decreciente, vista general senda.



Foto 10. PK 23+320, sentido creciente, vista general parada bus margen derecho.



Foto 11. PK 23+330, sentido decreciente, vista general, blandones en margen izquierdo.



Foto 12. PK 23+330, sentido creciente, blandones en margen izquierdo.



Foto 15. PK 23+420, sentido creciente, intersección margen izquierdo, escasa visibilidad.



Foto 16. PK 23+420, sentido creciente, blandón.



Foto 17. PK 23+420, sentido creciente, zona arcén +/- 1.00 m en margen izquierdo.



Foto 18. PK 23+450, sentido decreciente, blandón en margen izquierdo, arcén +/-1.0m



Foto 19. PK 25+520, sentido creciente. Vista general, blandones en margen derecho.



Foto 20. PK 23+540, sentido creciente. Vista general, blandones en margen derecho.



Foto 21. PK 23+610, sentido decreciente, señalización de limitación de velocidad camuflada.



Foto 22. PK 23+730, sentido decreciente. Vista general, señal área descanso tapada por las hortensias.



Foto 23. PK 23+820, sentido creciente, Vista general, inicio adelantamiento.



Foto 24. PK 23+920, sentido creciente, blandón.



Foto 25. PK 23+970, sentido decreciente, vista general.



Foto 26. PK 24+020, sentido decreciente. Vista general, incorporación margen izquierdo sin señal STOP.



Foto 27. PK 24+020, sentido decreciente. Zona blandón en margen izquierdo, parada de bus.



Foto 28. PK 24+000, sentido decreciente. Vista general, final de tramo.



Aumento de los casos en 2021 y 2020 (3 accidentes) respecto a 2019 (1 accidente). En 2021 tuvo lugar un accidente con víctima mortal (el conductor dio positivo por alcohol).

De todos los accidentes con víctimas que tuvieron lugar desde el 2017, hubo un accidente en 2021 con una víctima mortal. El 54,54% fueron colisiones, (45,45% colisión frontolateral y 9,09% colisión múltiple). De los 11 accidentes que han tenido lugar en los últimos 5 años, 5 han sido en sentido ascendente, 5 en sentido descendente y 1 mixto.

4.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

De agosto a diciembre de 2019, se ejecutó la obra de “Obra Refuerzo de firme localizado nas estradas AC-163, AC-182, AC-214, AC-221, AC-230, AC-400, AC-413, AC-415, AC-552, entre outras AC/17/113.02 En AC-552 PK 22+000-24+000, 28+000-29+300”. Esta actuación afecta al tramo de la AC-552, A CORUÑA (A GRELA) – CEE (AC-550) PK 28+000-29+300. Los trabajos comprendidos en este proyecto fueron los siguientes:

“En este tramo se ha detectado la existencia de zonas que presentan roturas de la capa de rodadura como piel de cocodrilo (cuarteo de malla fina), fisuras finas o grietas longitudinales.

En áreas puntuales de la vía, se ha observado la presencia de finos que ascienden desde la plataforma de la calzada, por lo que se hace necesaria la intervención para reducir los daños que se puedan ocasionar en la base de la carretera.”

AC-552	22+000-22+710	FRESADO Y REPOSICION LOCALIZADA
	22+710-23+120	FRESADO Y REPOSICIÓN LOCALIZADO Y MICROF8
	23+120-24+000	FRESADO Y REPOSICIÓN LOCALIZADA
	28+000-29+300	FRESADO Y REPOSICION LOCALIZADA

Entre junio y diciembre de 2020 se llevó a cabo la realización de la senda peatonal en la AC-552, entre los PK 23+220 y 23+420. AC/20/053.06

4.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad (especialmente en la glorieta del Pk 23+200). Propuesta limitación de velocidad a 60 km/h en todo el tramo y 40km/h en la glorieta del Pk 23+200.
- Instalación de bandas reductoras de velocidad en las proximidades de la glorieta.
- Mejora de la señalización horizontal en la intersección señalada.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones señaladas.
- Ampliación de las isletas de la glorieta.



4.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-552	22+800 – 24+000	22+900	-	Señalización horizontal en intersección	644,00 €	NO
		23+200	5	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		23+200	5	Ampliación isletas de la glorieta	1.680,00 €	NO
		23+700	2	Señalización horizontal en intersección	644,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	11	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	980,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	11	Limitación de velocidad a 60 km/h	464,32 €	NO
		23+200	5	Sustitución de señalización vertical por señalización vertical con led (ceda el paso, sentido obligatorio y señal de rotonda)	2.856,00 €	NO
TOTAL					8.333,26 €	

5) TCA AC-552, PK 28.5-30.2

5.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en Bértoa, Carballo (A Coruña). Los accidentes se concentran prácticamente en todo el tramo, especialmente en el PK 29+100, el 29+500 (donde se sitúa la glorieta de acceso al polígono de Bértoa) y en el 28+800.

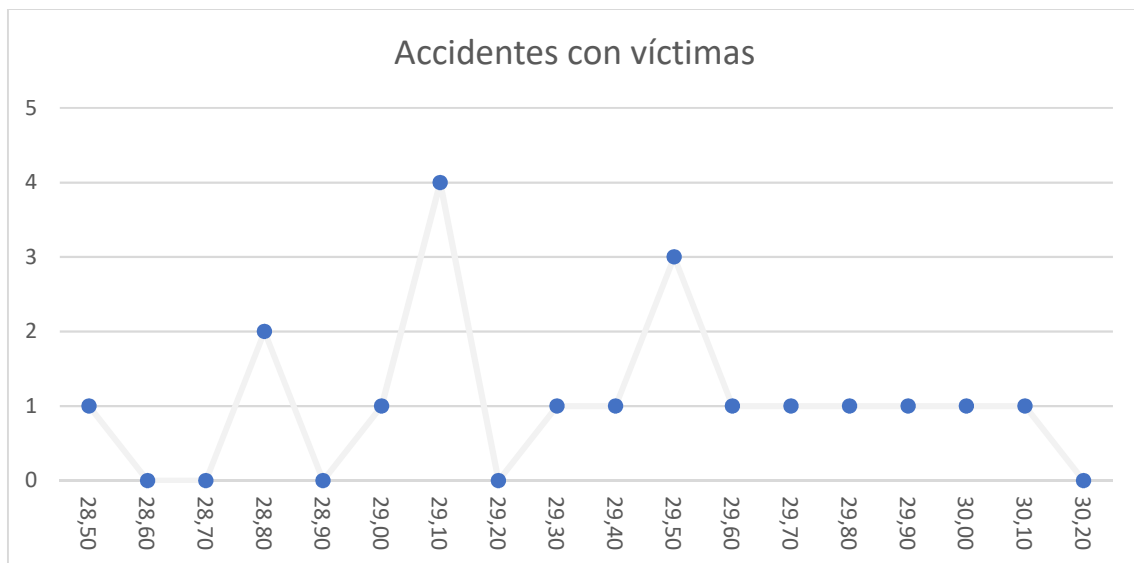


Foto 1 PK 28+610, sentido creciente, blandón carril derecho.



Foto 2. PK 28+660, sentido creciente, blandón carril izquierdo. Salidas de vivienda en margen izquierdo y derecho.



Foto 3. Incorporación margen izquierdo, PK 28+710 sin señal de STOP



Foto 4. PK 28+780, sentido creciente, blandón carril derecho.



Foto 5. PK 28+800, sentido creciente.
Blandón carril derecho, salidas de vivienda
en margen izquierdo.



Foto 6. Incorporación margen izquierdo, PK 28+860, sin señal de STOP.



Foto 7. PK 28+900, sentido creciente. Arcén
con restos de desbroce, impide salida de
agua a la cuneta.



Foto 8. PK 28+950, sentido creciente. Curva a
la izquierda, inicio zona adelantamiento en
sentido decreciente.



Foto 9. PK 29+130 sentido creciente. Vista general, aproximación a glorieta.



Foto 10. PK 29+210, sentido creciente, vista general del tramo, curva a la izquierda. Incorporación concesionarios.



Foto 11. PK 29+390, sentido decreciente. Incorporación a la AC-552 desde rotonda.



Foto 12. PK 29+390. Vista general de entrada y salida a la rotonda. Acceso al polígono y autopista.



Foto 13. PK 29+720, sentido creciente, vista general, incorporación margen derecho, carril bici.



Foto 14. PK 29+720, sentido creciente, vista general, incorporación margen izquierdo, acceso a viviendas.



Foto 15. PK 29+740. Vista general, incorporación margen izquierdo, cruce.



Foto 16. PK 29+850. Vista general incorporación margen derecho.



Foto 17. PK 30+170. Vista general incorporación margen izquierdo. Señal de ceda.



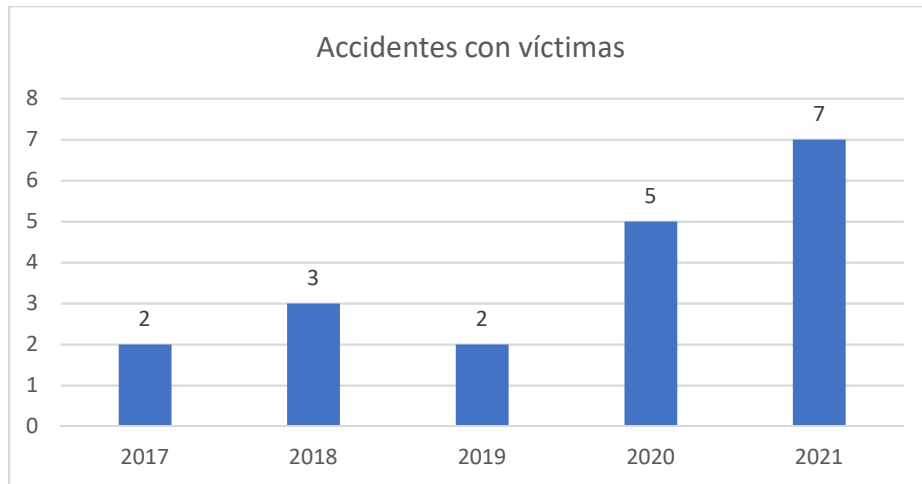
Foto 18. PK 30+220. Calle unidireccional sin salida a AC-552 sin señalización.



Foto 19. PK 30+220. Calle unidireccional sin salida a AC-552.



Foto 20. PK 30+220, sentido decreciente. Vista general incorporaciones margen izquierdo y margen derecho. Final del tramo.



Tendencia creciente en el número de casos en el año 2021 (7 accidentes) con respecto a 2020 (5) y 2019 (2). El 47,37% de los accidentes de los últimos 5 años fueron por alcance. En 2020 hubo un accidente con víctima mortal, al irrumpir el peatón en la calzada y ser atropellado. El reparto por sentidos es equilibrado (11 accidentes en sentido ascendente, 8 accidentes en sentido descendiente).

En el PK 29+100 se produce un atropello a persona, y en el PK 29+600 se produce otro atropello por la irrupción del peatón en la calzada.

5.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

Entre abril de 2017 y julio de 2018, se ejecutaron las obras de: “Itinerario peonil e ciclista na AC-552. Treito: Carballo-Polígono industrial de Bértoa P.Q. 29+400 – 30+480. AC/16/080.06”.

De agosto a diciembre de 2019, se ejecutó la obra de: “Obra Refuerzo de firme localizado nas estradas AC-163, AC-182, AC-214, AC-221, AC-230, AC-400, AC-413, AC-415, AC-552, entre outras AC/17/113.02 En AC-552 PK 22+000-24+000, 28+000-29+300”. Esta actuación afecta al tramo de la AC-552, A CORUÑA (A GRELA) – CEE (AC-550) PK 28+000-29+300. Los trabajos comprendidos en este proyecto fueron los siguientes:

“En este tramo se ha detectado la existencia de zonas que presentan roturas de la capa de rodadura como piel de cocodrilo (cuarteo de malla fina), fisuras finas o grietas longitudinales.

En áreas puntuales de la vía, se ha observado la presencia de finos que ascienden desde la plataforma de la calzada, por lo que se hace necesaria la intervención para reducir los daños que se puedan ocasionar en la base de la carretera.”

CARRETERA	TRAMO (PK)	SOLUCIÓN ADOPTADA
	28+000-29+300	FRESADO Y REPOSICION LOCALIZADA

En las propuestas de la Estrategia 2021, se encontraban las siguientes:

- La instalación de bandas reductoras de velocidad en las proximidades de la intersección de acceso al polígono.
- La limitación de la velocidad en todo el tramo de 50 Km/h.
- La instalación de señalización vertical y horizontal en las incorporaciones. Existen varias incorporaciones a la vía principal (AC-552) que no tienen señalización de STOP (vías de titularidad municipal).

5.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación en este tramo son:

- Instalación de bandas reductoras de velocidad en las proximidades de la intersección de acceso al polígono.
- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 50 km/h en todo el tramo.
- Instalación de señalización vertical y horizontal en las incorporaciones. Existen varias incorporaciones a la vía principal (AC-552) que no tienen señalización de STOP (vías de titularidad municipal).
- Nueva glorieta en la actual intersección en el PK 28+400.
- Avisador acústico en paso de peatones semaforizado en PK 29+750.
- Ejecución de aceras en el margen izquierdo desde la glorieta del PK 29+400, hasta unirlas con las aceras existentes, excepto en las entradas y salidas de viviendas y comercios. La longitud aproximada de los tramos en los que se implantará la acera es de 150 metros.



5.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-552	28+500 – 30+200	29+100	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		28+400	-	Nueva glorieta	210.211,35 €	SÍ
		29+500	3	Acera de L=150 metros	560,00 €	NO
		29+800	1	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
		29+750	1	Avisador acústico en paso de peatones semaforizado	308,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	19	Limitación de velocidad a 50 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					214.008,62 €	

6) TCA AC-552, PK 74.3-75.3

6.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en Berdoias, los accidentes se concentran especialmente entre el PK 74+700 (donde hay un cruce con carriles centrales) y el 74+900.

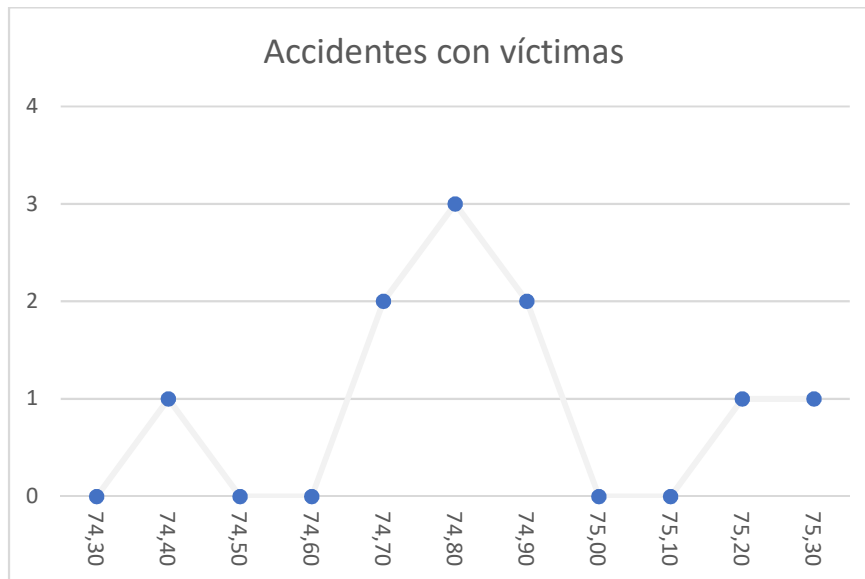


Foto 1. PK 74+390, incorporación desde margen izquierdo en sentido creciente.



Foto 2. PK 74+400, incorporación sentido decreciente. Sin señal STOP.



Foto 3. PK 74+650, creciente, cruce transversal ruta senderismo Vieiro-Fidalgo.



Foto 4. PK 74+700, creciente, intersección.



Foto 5. PK 74+770, Incorporación a la AC-552 desde la AC-440.



Foto 6. PK 74+770, Incorporación a la AC-552 desde la AC-441.



Foto 7. 74+830, sentido decreciente, vista general de la intersección desde la isleta.



Foto 8. PK 74+820, incorporación en mal estado, señal STOP a baja altura.



Foto 9. PK 74+900, sentido decreciente.



Foto 10. PK 74+920, sentido creciente,
incorporación sin señalización.



Foto 11. PK 74+930, sentido decreciente,
incorporaciones.



Foto 12. PK 74+920 incorporación sin
señalización.



Foto 13. PK 75+000, sentido decreciente,
señalización límite velocidad y cruce peligroso.



Foto 14. PK 75+320, decreciente, vista final
del tramo, incorporación desde margen
derecho.



Foto 15. Maniobra peligrosa. Incorporación de un vehículo en sentido contrario (se está incorporando por el ramal de salida a la derecha).



Foto 16. PK 75+300. Final de tramo. Señal deteriorada.



Tras el aumento en el número de accidentes en 2019 con respecto a 2018, y que se mantuvo en el año 2020, en 2021 vemos que ha disminuido ese número de accidentes de 3 a 1. El 80% de los accidentes con víctimas ocurridos entre 2017 y 2021 en el tramo, fueron colisiones frontolaterales. En ninguno de los accidentes registrados hubo víctimas mortales y el reparto por sentidos fue de 70% en sentido descendente, y 30% mixto.

6.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

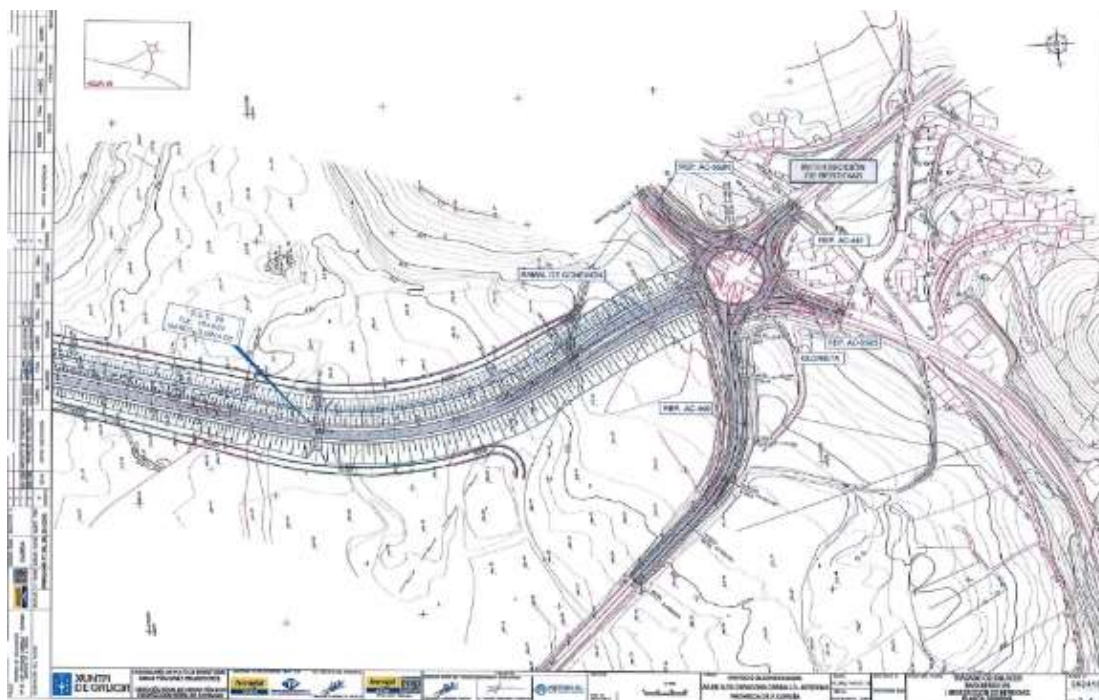
En Estrategia 2021 se proponía:

- El desbroce y limpieza de los márgenes en las zonas de curva.
- La instalación de señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Posible construcción de una glorieta en caso de valorarse necesario la intersección.

6.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación en este tramo son:

- El desbroce y limpieza de los márgenes en las zonas de curva.
- La instalación de señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Se plantea la construcción de una glorieta en la ubicación ya proyectada en 2008.
- Está prevista una actuación de señalización luminosa de presencia de vehículos en la intersección.



TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-552	74+300 – 75+300	74+700	2	Desbroce de márgenes	826,00 €	NO
		74+800	3	Construcción de una glorieta según AC/06/140.01.75	720.724,64 €	NO
		74+900	2	Señalización vertical y horizontal en incorporaciones	700,00 €	NO
TOTAL					722.250,64 €	

7) TCA AC-862, PK 1.9-4.5

7.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en Ferrol. Los accidentes se localizan a lo largo de todo el tramo, pero aumentan en el PK 3+400 (con 8 accidentes), en el PK 2+800 (con 5 accidentes) y en el PK 3+000 (con 4 accidentes).

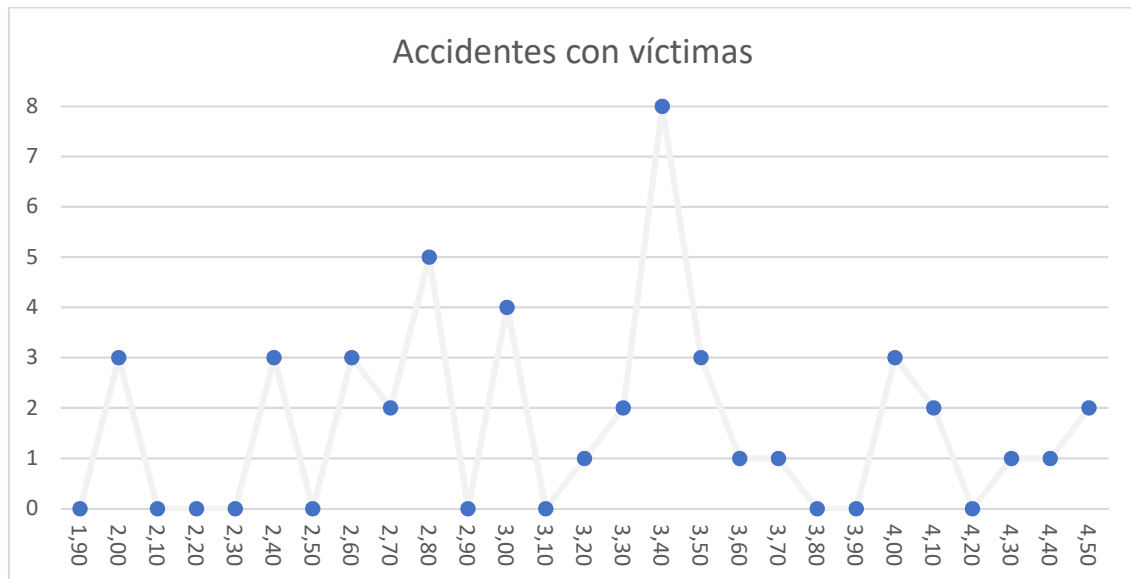


Foto 1. PK 1+870, sentido creciente, vista general inicio del tramo.



Foto 2. PK 2+050, sentido decreciente. Señalización horizontal de STOP en mal estado.



Foto 3. PK 2+130, incorporación semaforizada y señalización vertical y horizontal de STOP.



Foto 4. PK 2+200, incorporación margen derecho, discontinuidad en el pavimento por diferencias de cota.



Foto 5. PK 2+470, margen izquierdo. No existe paso de peatones ni señal de STOP. Discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota.



Foto 6. PK 2+470, margen izquierdo. Plaza PMR en mal estado de conservación. Señal de STOP.



Foto 7. PK 3+120, ramal glorieta Rúa Garda.



Foto 8. PK 3+400, glorieta en la que se producen el mayor número de accidentes (ocho).



Foto 9. PK 3+700, sentido creciente. Vista general, marcas de frenada cruzando el cebreado y el carril.



Foto 10. PK 3+740, sentido creciente. Incorporación margen derecho. Discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota.



Foto 11. PK 3+960, incorporación margen derecha. Discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota. Visibilidad reducida.



Foto 12. PK 3+960, incorporación margen derecha con señalización vertical y horizontal, discontinuidad en el pavimento.



Foto 13. PK 4+160, incorporación margen izquierdo. Visibilidad reducida por la edificación existe de los peatones que cruzan por el paso. Parada de bus antes de la intersección.



Foto 14. PK 4+440, sentido decreciente. Vista general, cebreado de separación de carriles en mal estado.



Foto 15. PK 4+520, incorporación margen derecho sin señal vertical de STOP y señal horizontal desgastada.



Foto 16. PK 2+200, sentido creciente. Aceras estrechas y sin continuidad. Persona con vehículo de movilidad personal circulando por el carril.



Foto 17. PK 2+260, acceso a viviendas margen izquierdo. Aceras muy estrechas y visibilidad reducida de los vehículos que circulan en sentido decreciente.



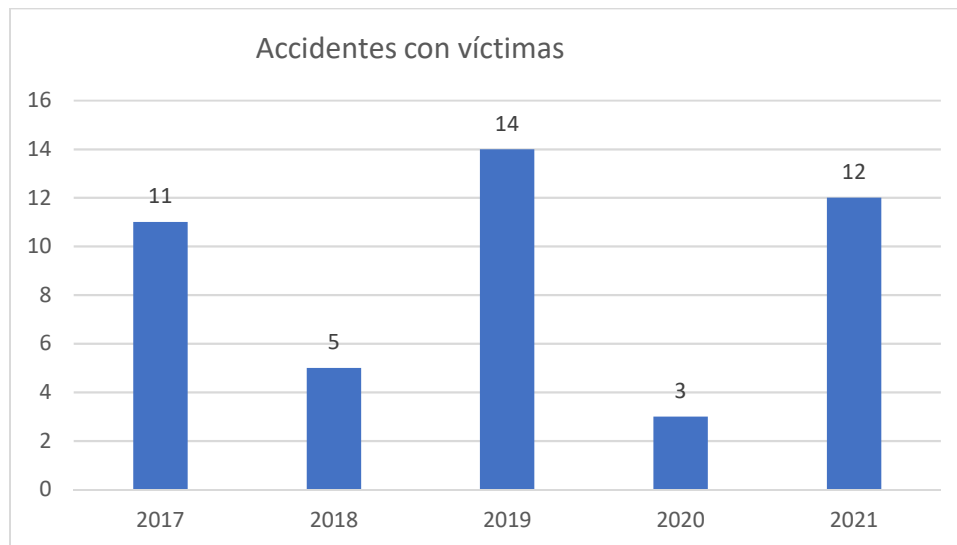
Foto 18. PK 2+910, incorporación margen derecho. Señalización horizontal desgastada y discontinuidad en el pavimento.



Foto 19. PK 2+980, incorporación margen izquierdo semaforizada y con señalización vertical y horizontal de STOP.



Foto 20. PK 2+980, incorporación margen derecho, vista hacia sentido decreciente.



Se observa un repunte del número de accidentes en 2021 (12 accidentes) con respecto a 2020 (3 accidentes), igualando prácticamente las cifras de 2019 (14 accidentes) y 2017 (11 accidentes). El 37,78% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones frontolaterales, seguidos de los alcances (20%) y atropellos a personas (20%). De los 45 accidentes producidos en los últimos 5 años, hubo una única víctima mortal en el año 2019. En cuanto al reparto por sentidos, 19 tuvieron lugar en sentido ascendente, 24 en sentido descendente y 2 mixto.

En los últimos 5 años, se han producido 9 atropellos a personas en los siguientes PKs del tramo con las siguientes características:

- PK 2+400 → Motivo: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 2+600 (2 atropellos) → Motivos: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 2+680 → Motivo: Irrupción de peatón en calzada.
- PK 3+300 (2 atropellos) → Motivo: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 4+000 (2 atropellos) → Motivos: Irrupción de peatón en calzada y no respetar prioridad.
- PK 4+040 → No hay paso de peatones en ese punto, sí lo hay 30 metros antes.

7.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo en el tramo, en octubre de 2019 se aprueba el proyecto AC/18/139.06 de Mejora de seguridad vial en el TCA AC-862 entre el PK 1+700 y el PK 4+500.

Este TCA está en la estrategia de actuación de 2017: se propone mejorar la señalización horizontal en la glorieta, realizar pasos de peatones sobreelevados y reordenar los aparcamientos.

7.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En este TCA las medidas propuestas para mejorar la accidentabilidad son las siguientes:

- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Incluir avisador acústico en todos los pasos de peatones semaforizados.
- Propuesta de ejecución del proyecto AC/18/139.06 aprobado en octubre de 2019.





7.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-862	1+900 – 4+500	TODO EL TRAMO	45	Ejecución del proyecto AC/18/139.06	185.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	45	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	3.388,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	45	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.800,00 €	NO
TOTAL					191.188,00 €	

8) TCA LU-862, PK 83.4-85.1

8.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en Covas, a la altura de Viveiro. Los accidentes se localizan, principalmente, entre el PK 83+900 y el PK 85+000, aunque con mayor intensidad en el PK 84+300 y el 85+000.

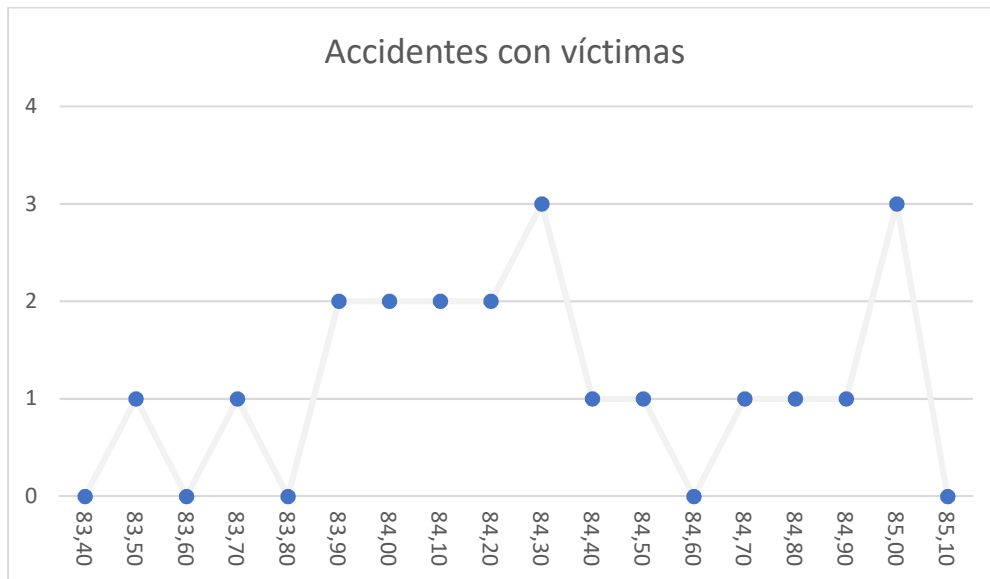


Foto 1. PK 84+550, sentido creciente. Paso de peatones.



Foto 2. PK 84+550, sentido creciente. Paso de peatones.



Foto 3. PK 84+560, sentido creciente.
Elevación pavimento previa al paso de
peatones.



Foto 4. PK 84+560 sentido decreciente.
Vista general.



Foto 5. PK 85+000, sentido creciente. Vista
general, peatones invadiendo la calzada de
forma antirreglamentaria.



Foto 6. PK 85+000, sentido decreciente.
Vista general, peatones invadiendo la
calzada de forma antirreglamentaria.



Foto 7. PK 85+000, sentido creciente. Vista
general rotonda.



Foto 8. PK 83+400, sentido decreciente.
Vista general, peatones cruzando.



Foto 9. PK 83+500. Incorporación margen derecho con señal STOP mal colocada.



Foto 10. PK 83+600. Incorporación margen derecho muy estrecho. Mala visibilidad.



Foto 11. PK 83+650, sentido creciente. Vista general. Reanálisis de encendido y apagado de las luminarias.



Foto 12. PK 83+650, sentido decreciente. Vista general. Reanálisis de encendido y apagado de las luminarias.



Foto 13. PK 83+740, sentido creciente. Señal de paso de peatones oculta por vegetación.



Foto 14. PK 83+740, sentido decreciente, vista general.



Foto 15. PK 83+770, sentido creciente, incorporación margen derecha sin señalización horizontal.



Foto 16. PK 83+830, sentido creciente, paso de peatones elevado, señalización horizontal desgastada.



Foto 17. PK 84+070, incorporación margen derecho.



Foto 18. PK 84+320, incorporación margen derecho sin señalización horizontal y firme deteriorado.



Leve aumento del número de accidentes en 2021 (2 accidentes) con respecto a 2020 (1 accidente), aunque disminuye respecto a años anteriores. El 23,81% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones frontolaterales, seguidos de los alcances (14,3%). De los 21 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 11 tuvieron lugar en sentido ascendente, 8 en sentido descendente y el 2 en sentido mixto.

Se comprueba que se mantienen ciertas características en los accidentes a lo largo de los años: Se producen en pavimento seco, en recta y en travesía.

En los últimos 5 años, se han producido atropellos a personas en los siguientes PKs del tramo:

- PK 83+500 → En el lugar no hay paso de peatones, pero sí lo hay 30 metros después.
- PK 83+660 → Motivo: No respetar la prioridad por parte del vehículo y conducción distraída.
- PK 84+200 → Motivo: No hay paso de peatones, pero sí lo hay 10 metros después.
- PK 84+880 → Motivo: No hay paso de peatones, pero sí lo hay 10 metros después.

8.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

Es un tramo con varios pasos de peatones sobreelevados y en abril 2017 estaba previsto hacer un paso sobreelevado frente al colegio María Sarmiento. Este TCA se recoge dentro del documento de estrategia de actuación de 2017 en el que se propusieron mejoras en la señalización horizontal, así como actuaciones de conservación de la carretera.

8.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 30 km/h en todo el tramo.
- Instalación de señalización de zona urbana.
- Mejora de las marcas viales en la intersección del PK 84+600.
- Realización de análisis de los horarios de iluminación de las luminarias indicadas en las fotos: En horario nocturno, solamente está iluminada la luminaria situada encima de la calzada. Se propone apagar determinadas luminarias que iluminan la calzada y encender luminarias que iluminen la acera, para facilitar la vista lateral de los conductores, así como la presencia de peatones que puedan cruzar los pasos de peatones.
- Avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.
- Construcción de pasos de peatones elevados en los PKs: 83+750; 84+210; 84+520; 84+570; 84+900.
- Modificación de aparcamientos y marcas viales para que sean en forma de espiga en los PKs: 83+400; 84+100; 84+570.
- Marca vial de prohibición de aparcamiento en los 10 metros antes de los pasos de peatones de los Pks: 83+400; 83+950; 83+990; 84+900.



8.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
LU-862	83+400 – 85+100	83+200	-	Señalización de zona urbana	314,37 €	NO
		83+400	-	Prohibición estacionamiento 10 m antes, modificar aparcamiento	840,00 €	NO
		83+750	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		83+950	2	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones	420,00 €	NO
		83+990	2	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones	420,00 €	NO
		84+100	2	Modificar aparcamiento: En forma de espiga	420,00 €	NO
		84+210	3	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		84+520	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		84+570	1	Mejora de las marcas viales; Paso de peatones elevado	1.854,58 €	NO
		84+900	1	Prohibición estacionamiento 10 m antes, paso de peatones elevado	1.854,58 €	NO
		85+100	3	Señalización zona urbana	314,37 €	NO
		TODO EL TRAMO	21	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.540,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	21	Limitación de velocidad a 30 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					12.745,96 €	

9) TCA PO-315, PK 0.0-1.7

9.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en Bueu. Los accidentes se localizan en el PK 0+300, en el PK 0+800 y en el PK 1+600.

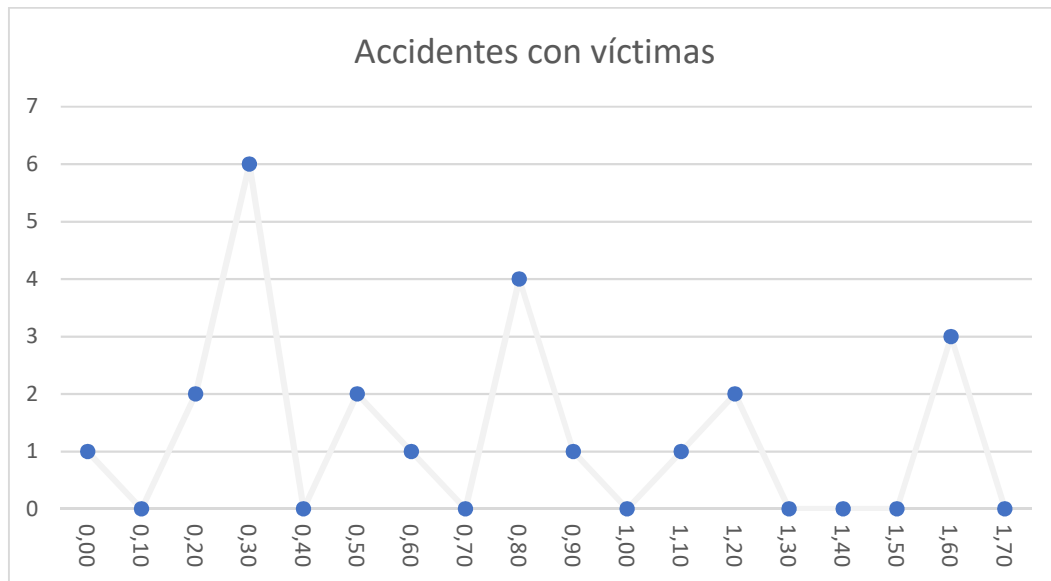


Foto 1. PK 0+000, sentido creciente, inicio del tramo, marcas viales desgastadas.



Foto 2. PK 0+060, sentido creciente, límite de velocidad 30 km/h. Firme agrietado.



Foto 3. PK 0+060, detalle de firme agrietado.



Foto 4. PK 0+060, detalle firme agrietado.



Foto 5. PK 0+130, sentido decreciente,
incorporación margen derecho con poca
visibilidad.



Foto 6. PK 0+130, aceras en mal estado.



Foto 7. PK 0+300, sentido creciente, lugar en
el que se producen el mayor número
accidentes (seis).



Foto 8. PK 0+580, socavón margen derecho
por sumidero.



Foto 9. PK 0+640, sentido decreciente, incorporación margen derecho con señalización horizontal en mal estado.



Foto 10. PK 0+670, sentido creciente, vista general y accesos a propiedades.



Foto 11. PK 0+730, sentido decreciente, vista general con giro permitido a la izquierda.



Foto 12. PK 0+740, incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 13. PK 0+760, sentido creciente vista general.



Foto 14. PK 0+760, sentido creciente blandón en el pavimento.



Foto 15. PK 0+900, sentido creciente, vista general.



Foto 16. PK 1+160, incorporación margen derecho, señalización baja y antigua.



Foto 17. PK 1+260, sentido decreciente, curva pronunciada a la derecha. Accesos a propiedades.



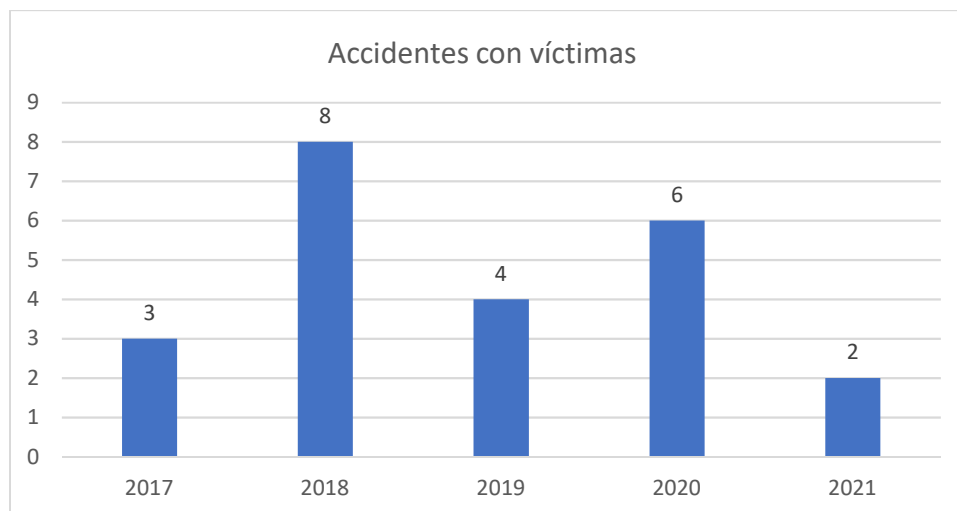
Foto 18. PK 1+160, incorporación margen derecho, visibilidad reducida por edificación de los peatones que cruzan el paso de peatones.



Foto 19. PK 1+440, sentido decreciente, curva pronunciada a la derecha. Incorporación sin señalización.



Foto 20. PK 1+440, sentido creciente, marcas viales en mal estado. Margen derecho con discontinuidad en el pavimento, diferente cota.



Disminuye claramente el número de accidentes en 2021 (2 accidentes) con respecto a 2019 (4 accidentes). 2021 es el año con menor número de accidentes de los últimos 5 años. El 47,82% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron atropellos a personas. De los 23 accidentes, un accidente producido en 2021 tuvo una víctima mortal. En cuanto al reparto por sentidos, 7 accidentes tuvieron lugar en sentido creciente, 15 en sentido decreciente y 1 mixto.

En los últimos 5 años, se han producido 11 atropellos a personas en los siguientes PKs del tramo con las siguientes características:

- PK 0+190 → Motivo: Desconocido.
- PK 0+250 → Motivo: Desconocido.
- PK 0+280 (3 atropellos) → Motivos: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 0+300 → Motivo: Desconocido.
- PK 0+470 → Motivo: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 0+490 → Motivo: Desconocido.
- PK 0+800 (2 atropellos) → Motivo: Mal estado de la vía y malas condiciones meteorológicas
- PK 0+900 → Motivo: Desconocido.

9.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

Entre mayo y septiembre de 2018, se ejecutó la obra de refuerzo de firme entre el PK 0 y el 15, y se hicieron pasos sobreelevados que disminuyeron el número de accidentes, ya que muchos (32%) eran atropellos.

En este tramo se han realizado varias actuaciones para la mejora de la seguridad vial:

- Señalización de curvas peligrosas en el tramo entre el PK 1+160 y el PK 1+880:
 - Señal P-14b con panel complementario S-810 "1km" en el PK 1+160 MD.
 - Señal P-14a en PK 1+270 y señal P14a con panel complementario S-810 "1 km" en el PK 1+880 MI.
- Señalización a 30 km/h entre el PK 0+000 y el PK 1+405.
- Pintado de cuadrículas amarillas en algunos cruces entre el PK 0+000 y el PK 1+000.

- Pintado y balizado (balizas cilíndricas) de cebreados para garantizar una visibilidad mínima evitando el aparcamiento en zonas próximas a accesos o pasos de peatones, entre el PK 0+000 y el PK 1+080.

En la Estrategia 2020 se proponía señalización con tramo de curvas a la derecha, pasos de peatones elevados, zona 30, etc.

Está en tramitación el expediente de autorización para que el Concello de Bueu realice las siguientes actuaciones en la calle Pazos Fontenla (PO-315 PK 0+000 – 1+090):

- Renovación del abastecimiento y saneamiento.
- Instalación de un nuevo colector de pluviales d=400mm en el eje de la calzada.
- Reposición de las aceras con ancho de 1,80 m.
- Sobreelevación de los pasos de peatones existentes en los PKs: 0+100, 0+185, 0+205, 0+460, 0+490, 0+550, 0+620, 0+780, 0+805, 0+900, 1+070 y 1+145.
- Reposición del firme de la calzada limitada estrictamente a las zanjas abiertas en el eje y en las numerosas intersecciones.

9.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Reposición del firme, incluyendo el recrecido de tapas y rejas.
- Mejora de las marcas viales en la intersección del PK 0+000.
- Instalación de señalización de tramo de curvas.
- En todo el tramo: Estrechamiento de carriles y ampliación de acera a ambos márgenes de la calzada para cumplir con los requisitos de accesibilidad, desbroce de márgenes y rehabilitación del firme.
- Colocación de hitos de arista y refuerzo pintado marcas viales de prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores del paso de peatones situado en el PK 1+100.
- Actualización de señales verticales y espejos en el PK 1+180.
- Colocación de espejos en la curva del PK 1+350.
- Sobreelevación de los pasos de peatones situados en el PK 0+620 (para obligar a reducir la velocidad en medio de la recta) y en el PK 0+905 (para ayudar a la reducción de velocidad antes de la recta).
- Nuevo paso de cebra sobreelevado en el PK 1+145 (para calmar el tráfico y que los peatones que van a Bueu por la acera del MI atraviesen al otro margen y continúen la marcha por la calle Montero Ríos).
- Realización de cambio de sentido en el PK 1+090 margen izquierdo.
- Señalización vertical y horizontal de todos los accesos desde vías municipales: STOP y línea de detención.



9.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-315	0+000 – 1+700	TODO EL TRAMO	23	Señalización de los accesos desde vías municipales	2.675,80 €	NO
		0+000	1	Marcas viales	560,00 €	NO
		1+100	1	Pintado marcas viales prohibición estacionamiento	420,00 €	NO
		1+180	2	Actualización señales verticales y espejos	718,20 €	NO
		0+620	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		0+905	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		1+145	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Adecuación y acondicionamiento de las aceras y sus márgenes	35.700,00 €	NO
		1+350	-	Colocación de espejos	1.016,40 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Rehabilitación del firme	20.000,00 €	NO
		1+800	-	Señalización zona con curvas	240,97 €	NO
TOTAL					65.635,11 €	

10) TCA PO-325, PK 2.2-3.9

10.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo en A Costa do Figueirón, en Coruxo. Los accidentes se localizan, especialmente, entre el PK 3+000 y el 3+100, donde se encuentra una glorieta. En el resto del tramo también se producen, pero en menor número.

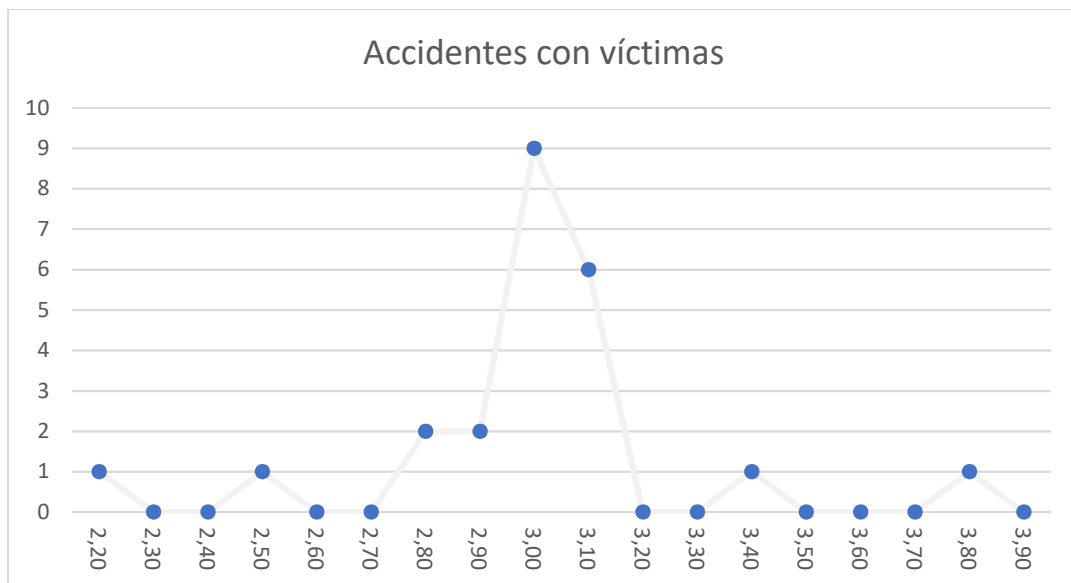


Foto 1. PK 2+200, incorporación sin señalización vertical y señalización horizontal desgastada.



Foto 2. PK 2+200, sentido creciente, vista general.



Foto 3. PK 2+200, sentido decreciente, vista general.



Foto 4. PK 2+260, sentido creciente, vista general.



Foto 5. PK 2+290, incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 6. PK 2+290, sentido decreciente vista general.



Foto 7. PK 2+380, sentido creciente vista general, símbolos viales desgastados.



Foto 8. PK 2+430, sentido creciente, vista general.



Foto 9. PK 2+510, sentido creciente. Sin diferenciación de itinerario peatonal.



Foto 10. PK 2+510, sentido decreciente, vista general. Parada de autobús e incorporaciones.



Foto 11. PK 2+550, incorporación margen izquierdo con señal de STOP. No existe señalización horizontal y visibilidad reducida en la incorporación.



Foto 12. PK 2+550, incorporación margen derecho sin señalización.



Foto 13. PK 2+590, sentido creciente, vista general.



Foto 14. PK 2+750, sentido creciente, vista general.



Foto 15. PK 2+850, sentido creciente.
Señalización de itinerario ciclista, vista
general.



Foto 16. PK 2+990, sentido decreciente,
glorieta.



Foto 17. PK 3+020, sentido creciente, vista
general.



Foto 18. PK 3+020, sentido decreciente, vista
general.



Foto 19. PK 3+140, sentido decreciente.
Señal de paso de peatones cubierta por la
vegetación.



Foto 20. PK 3+220, sentido creciente, vista
general.



Foto 21. PK 3+370, sentido creciente. Señal de peligro por peatones.



Foto 22. PK 3+450, intersección margen derecho regulada por semáforos. Pavimento irregular de diferentes tipos. Marcas viales muy desgastadas.



Foto 23. PK 3+450, incorporación margen derecho, vista hacia sentido creciente.



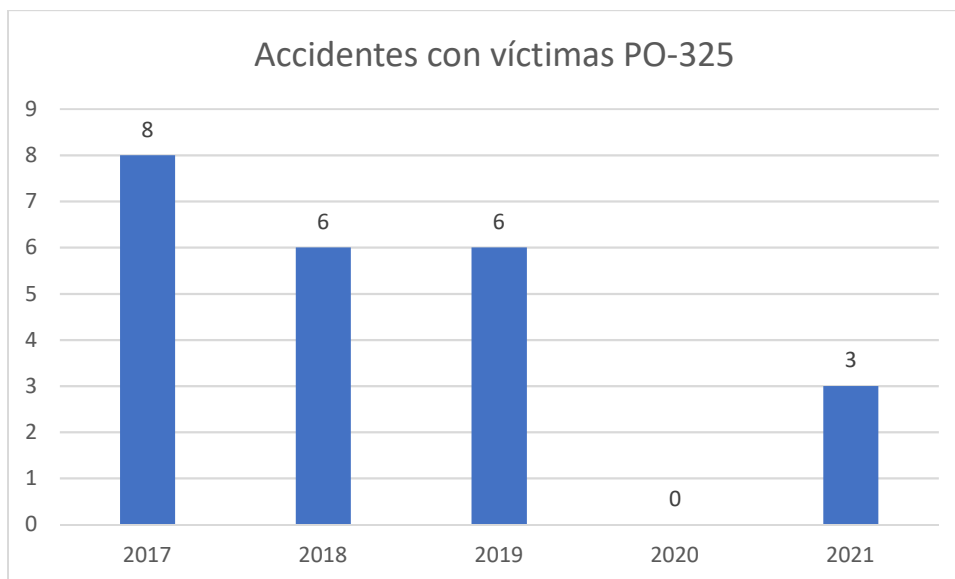
Foto 24. PK 3+450, intersección margen izquierdo regulada por semáforos. Señal de STOP oculta por la vegetación.



Foto 27. PK 3+830, sentido creciente. Carril de incorporación, marcas viales desgastadas. Contenedor ocupando parte del carril de incorporación.



Foto 28. Vehículo estacionado en la senda ciclista y peatonal.



Repunte del número de accidentes en 2021 (3 accidentes) con respecto a 2020 (0), aunque este número de accidentes en 2021 es inferior a los años previos a la pandemia. El 69,55% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021, fueron colisiones (30,43% colisión frontolateral, 21,73% colisión lateral, 8,70% colisión múltiple y 8,69% colisión frontal). De los 23 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 14 accidentes tuvieron lugar en sentido creciente, 7 en sentido decreciente y 2 mixto.

En el PK 3+100 y en el PK 3+120 se producen dos atropellos a personas por conducciones distraídas.

10.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo en el tramo, entre noviembre de 2009 y septiembre de 2013, se realizaron las obras de “MSV na PO-325 PK 0 – 8+650”, que incluye carril bici. Tiene tres modificaciones (PO/07/045.06.1), entre las que se implantan balizas antes de los separadores y se repintan las isletas.

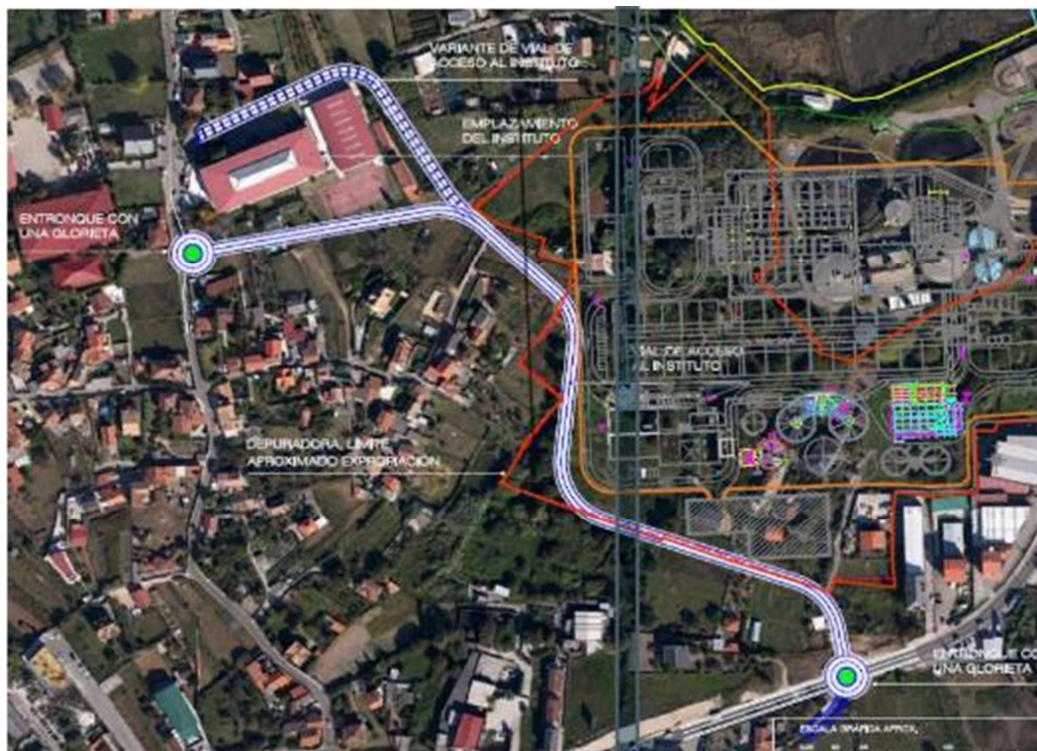
Entre agosto de 2016 y marzo de 2017, se llevaron a cabo las obras de construcción de un muro de contención y la mejora de la intersección en la PO-325 (PO/16/150.02), así como el balizamiento y la delimitación del itinerario peatonal y ciclista (PO/16/122.06).

Posteriormente, entre julio y septiembre de 2018, se realiza la “Obra PSV Galicia 2016-2020. Mellora da seguridade viaria no entorno de TCA na estrada PO-325, P.Q. 2+100 a 3+900-PO/17/157.06.6”, en la que se instalan balizas en cruces y vías de servicio con aparcamiento, iluminación LED en rotondas y se aumenta la señalización vertical en los cruces.

Entre febrero y abril de 2020, se realizó una obra de mejora en la señalización e iluminación. Como vemos con los datos del 2021, ha disminuido el número de accidentes, pero no desaparecen.



- Ejecución del vial que conecta el instituto y colegios con la PO-325 en el PK 2+530, convirtiendo esa intersección en una glorieta tal y como se indica en el siguiente plano:





10.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-325	2+200 – 3+900	2+200	1	Marcas viales en intersecciones	420,00 €	NO
		2+860	2	Marcas viales en intersecciones	840,00 €	NO
		2+930	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		3+050	6	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		3+800	1	Mejora de señalización vertical y horizontal	1.260,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Limitación de velocidad a 50 km/h	464,32 €	NO
		2+530	1	Ejecución del vial adjunto que une institutos y colegios	583.080,00 €	Sí
				Estimación de la expropiación para la ejecución del vial de longitud 600 metros	675.000,00 €	
		3+340	1	Ejecución nueva propuesta de conexión	291.540,00 €	Sí
				Estimación de la expropiación para la ejecución del vial propuesto de longitud 300 metros	420.000,00 €	
TOTAL					1.974.734,20 €	

11) TCA PO-325, PK 4.5-5.4

11.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo a la altura de la playa de Canido, en Oia. Los accidentes se localizan en el PK 4+500, y entre el PK 5+000 y el PK 5+300.

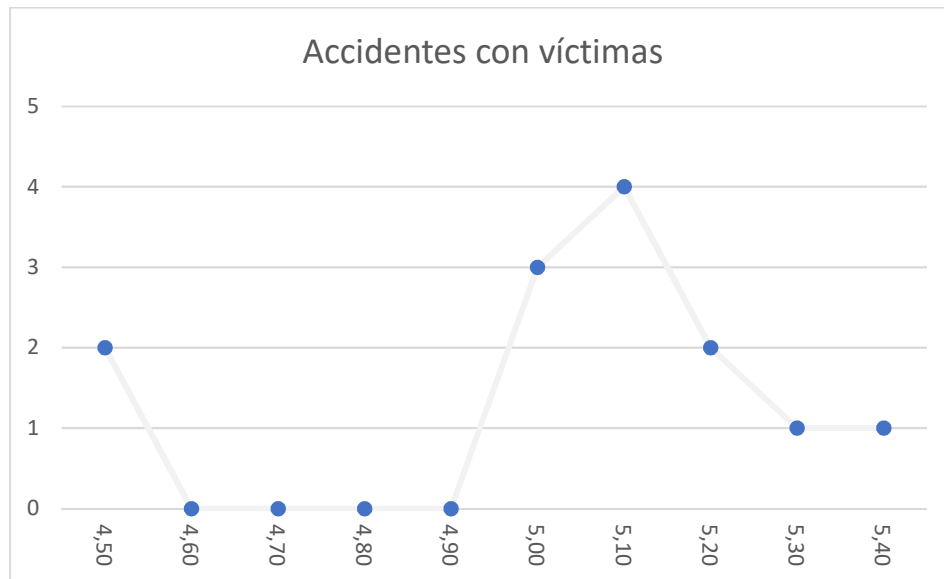


Foto 1. PK 4+500, sentido creciente, vista general.



Foto 2. PK 4+570, sentido creciente, vista general.



Foto 3. PK 4+530, incorporación margen izquierda.



Foto 4. PK 4+530, incorporación margen izquierdo sin señalización horizontal. Cambio de rasante y firme discontinuo.



Foto 5. PK 4+620, incorporación margen derecho sin señalización horizontal. No existe continuidad en la senda.



Foto 6. PK 4+550, detalle senda peatonal en mal estado.



Foto 7. PK 4+950, sentido creciente, senda peatonal en mal estado y con vegetación.



Foto 8. PK 5+040, incorporación margen izquierdo, regulada por semáforo, con señal de STOP y prohibición de cambio de sentido. Sin señalización horizontal.



Foto 9. PK 5+110, glorieta.



Foto 10. PK 5+120, sentido creciente, glorieta.



Foto 11. PK 5+080, señalización horizontal paso de peatones en mal estado.



Foto 12. PK 5+100, acera estrecha con mobiliario urbano ocupando parte de ella.



Foto 15. PK 5+190, incorporación margen derecho. Discontinuidad en el pavimento por sumideros instalados. Señal de STOP, sin señalización horizontal.



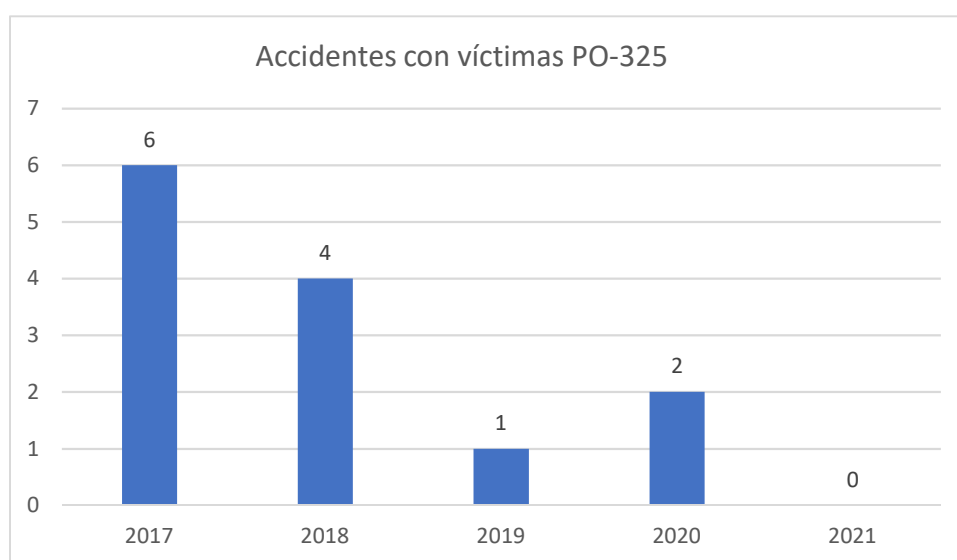
Foto 16. PK 5+270, sentido creciente. Paso de peatones con señal LED.



Foto 17. PK 5+380, sentido decreciente, vista general.



Foto 18. PK 3+370, sentido decreciente, señalización de tramo regulado por semáforos.



Disminución del número de accidentes en 2021 (0 accidentes). Tendencia decreciente en los últimos años. El 69,24% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones frontolaterales. De los 13 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales, 8 de los accidentes fueron en sentido ascendente, 4 en sentido descendente y 1 mixto.

11.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

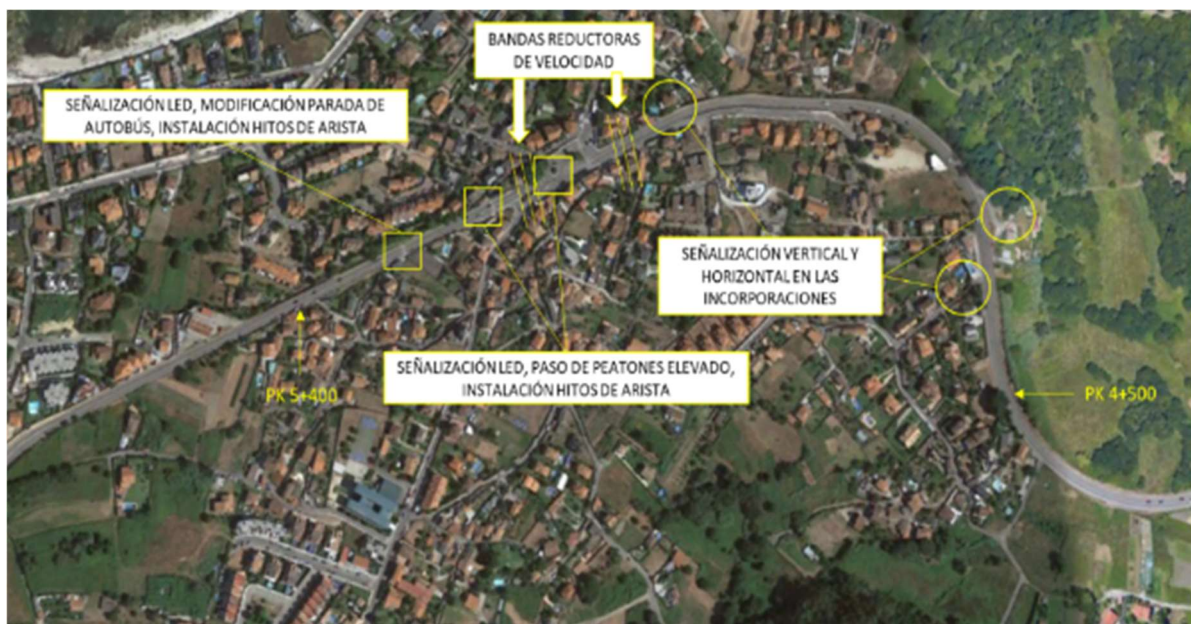
En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo en el tramo, entre noviembre de 2009 y septiembre de 2013, se realizaron las obras de “MSV na PO-325 PK 0 – 8+650”, que incluye carril bici. Tiene tres modificaciones (PO/07/045.06.1), entre las que se implantan balizas antes de los separadores y se repintan las isletas.

Entre febrero y abril de 2020, se realizaron las obras de mejora señalización e iluminación específica en pasos de peatones.

11.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Instalación de bandas reductoras de velocidad en las inmediaciones de la glorieta.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones señaladas.
- Continuación de la acera y carril bici propuestos desde el PK 0 de la PO-325, mejora de iluminación y rehabilitación del firme en todo el tramo.
- Avisadores acústicos en pasos de peatones semaforizados.
- Mejora de seguridad vial en el paso de peatones de los PKs:
 - o 5+100: Señalización LED, sobreelevación del paso, ampliación isletas de la glorieta e instalación de hitos de arista en la separación entre carriles, en las isletas y en los 10 metros posteriores al paso de peatones.
 - o 5+200: Señalización LED, sobreelevación del paso, marcas viales de prohibición de estacionamiento e instalación de hitos de arista en los 10 metros anteriores y posteriores al paso de peatones.
 - o 5+300: Señalización LED, modificación de ubicación de la parada de autobús, refuerzo de marcas viales de prohibición de estacionamiento e instalación de hitos de arista en los 10 metros anteriores y posteriores al paso de peatones.





11.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-325	4+500 – 5+400	5+000	3	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+020	2	Continuación de carril bici durante 150 metros	1.400,00 €	NO
		5+100	4	Señalización LED, ampliación isletas de la glorieta, instalación de hitos de arista y sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		5+200	2	Señalización LED, marcas viales de prohibición de estacionamiento, instalación de hitos de arista y sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		5+300	1	Señalización LED, nueva ubicación de parada de autobús, marcas viales de prohibición de estacionamiento y sobreelevación del paso	9.262,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Rehabilitación del firme y mejora de iluminación	140.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Mediana cebreada delimitadora de los sentidos	700,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Desbroce de márgenes	1.260,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
TOTAL					168.629,82 €	

12) TCA PO-325, PK 11.5-13.3

12.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo entre Liméns y Darbo, en Nigrán. Los accidentes se localizan, con mayor diferencia (8 accidentes) en el PK 11+500, donde hay una glorieta, y entre el PK 12+400 y el PK 12+600 (4 accidentes). En el resto del tramo nos encontramos entre 0 y 1 accidentes cada 100 metros.

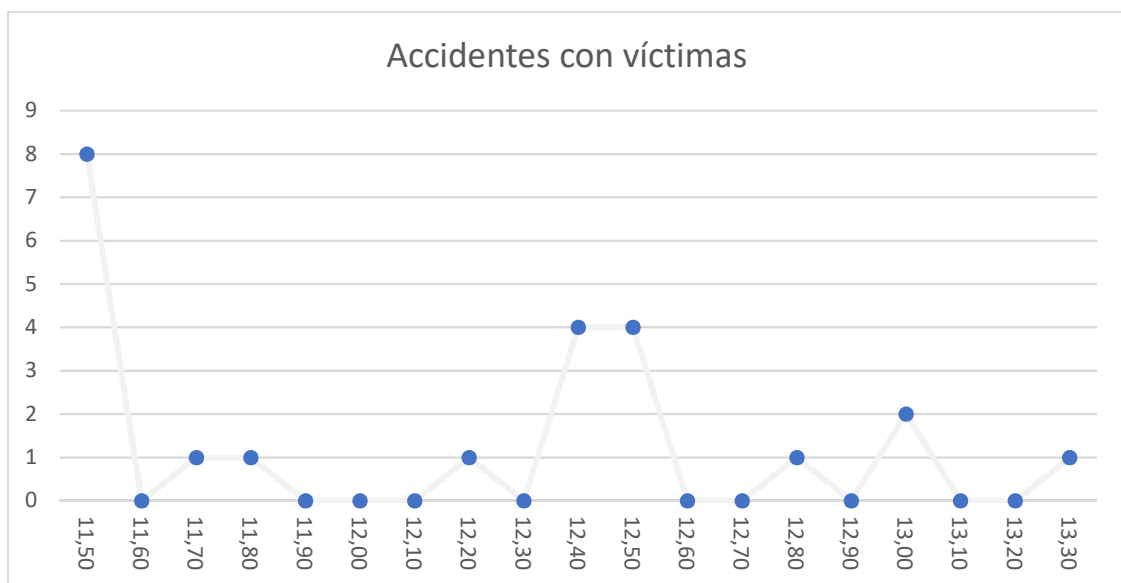


Foto 1. PK 11+520, sentido decreciente, vista general de la glorieta.



Foto 2. PK 11+520, sentido creciente. Vista general.



Foto 3. PK 11+610, incorporación margen izquierdo sin señalizar horizontalmente.



Foto 4. PK 11+610, incorporación margen derecho sin señalizar.



Foto 5. PK 11+630, acceso a viviendas margen izquierdo sin señalización horizontal y cambio de rasante.



Foto 6. PK 11+630, sentido creciente, vista general.



Foto 7. PK 11+870, aceras en mal estado y con vegetación.



Foto 8. PK 11+960, sentido creciente, vista de cruce. Señalización horizontal en mal estado.



Foto 9. PK 12+210, sentido decreciente,
vista general.



Foto 10. PK 12+290, sentido creciente, vista
general.



Foto 11. PK 12+320, incorporación margen
izquierdo sin señalización.



Foto 12. PK 12+350, incorporación margen
izquierdo. Señal de STOP, cambio en el tipo
de pavimento, sin señalización horizontal.



Foto 13. PK 12+350, sentido decreciente.
Vista general.



Foto 14. PK 12+430, sentido decreciente.
Vista general, paso de peatones.



Foto 15. PK 12+440, ramal glorieta PO-552.



Foto 16. PK 12+470, sentido decreciente.
Incorporación a carril de acceso a glorieta,
con señalización vertical y horizontal, cambio
de rasante y visibilidad limitada.



Foto 17. PK 12+560, sentido creciente.



Foto 18. PK 12+610, marcas viales en mal
estado.



Foto 19. PK 12+650, sentido creciente, vista
general.



Foto 20. PK 12+750, sentido decreciente,
vista general.



Foto 21. PK 12+820, sentido creciente, vista general.



Foto 22. PK 12+830, detalle senda en mal estado, vegetación y acumulación de agua.



Foto 23. PK 13+000, sentido creciente, vista general.



Foto 24. PK 13+130, sentido creciente. Señalización de intersección con prioridad.



Disminuye claramente el número de accidentes en 2021 (1 accidente), el mínimo valor en los últimos 5 años, especialmente respecto al año prepandémico 2019, en el que hubo 10 accidentes con víctimas. El 60,86% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones frontolaterales, seguidos de los alcances (17,39%). De los 23 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 11 tuvieron lugar en sentido ascendente, 9 en sentido descendente y 3 mixto.

12.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones llevadas a cabo en el tramo, entre noviembre de 2009 y junio de 2013, se realizaron las obras de “MSV na PO-325 PK 8+650 – 15+790”, que incluye carril bici. Tiene dos modificaciones (PO/07/045.06.2), entre las que se implantan balizas antes de los separadores. Posteriormente, en abril de 2017, finalizó la obra de “MSV balizamiento y delimitación de itinerario peatonal y ciclista (PO/16/122.06)”.

Este TCA se recoge dentro del documento de estrategia de actuación de junio 2017 que propone refuerzo de balizamiento y señalización horizontal.

Entre febrero y abril de 2020, hubo una importante obra de señalización e iluminación en la glorieta del PK 11+500 específica en los pasos de peatones. Muchos de los accidentes producidos en este lugar, son por no respetar la prioridad. Lo que se hizo en la obra de 2018 fue poner balizas H-75 en las isletas triangulares y captafaros leds en la isleta central y en las triangulares.

12.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En este TCA se propone lo siguiente:

- Mejora de las marcas viales en las intersecciones señaladas.
- Instalación de bandas reductoras de velocidad.
- Mejora de seguridad vial en el paso de peatones de los PKs:

- 11+500: Iluminación, señalización LED, adecuación y prolongación de la acera existente y del carril bici, marcas viales de prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores al paso de peatones.
- 11+550: Iluminación, señalización LED, prolongación de hitos de arista 30 metros y adecuación y prolongación de la acera existente y del carril bici.



- 11+700: Iluminación, señalización LED, adecuación y prolongación de la acera existente y del carril bici, marcas viales de prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores y posteriores al paso de peatones.
- 12+430: Iluminación, señalización LED, prolongación de hitos de arista 30 metros y adecuación y prolongación de la acera existente y del carril bici.



- Incluir avisador acústico en los pasos de peatones ya semaforizados





12.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-325	11+500 – 13+300	11+500	8	Iluminación, señalización LED, marcas viales de prohibición de estacionamiento, prolongación acera y carril bici	6.462,96 €	NO
		11+550	8	Iluminación, señalización LED, hitos de arista, prolongación acera y carril bici	6.042,96 €	NO
		11+700	1	Iluminación, señalización LED, marcas viales de prohibición de estacionamiento, prolongación acera y carril bici	6.462,96 €	NO
		11+970	-	Marcas viales en intersección	700,00 €	NO
		12+430	4	Iluminación, señalización LED, hitos de arista, prolongación acera y carril bici	6.042,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	2.156,00 €	NO
		12+500	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		12+750	-	Marcas viales en intersección	1.260,00 €	NO
		13+300	1	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TOTAL			31.257,72 €	

13) TCA PO-331, PK 1.3-2.3

13.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo a la altura de O Naval, en Porriño. Los accidentes se localizan, principalmente, en el PK 2+200, en el PK 1+500 y en el PK 1+800.

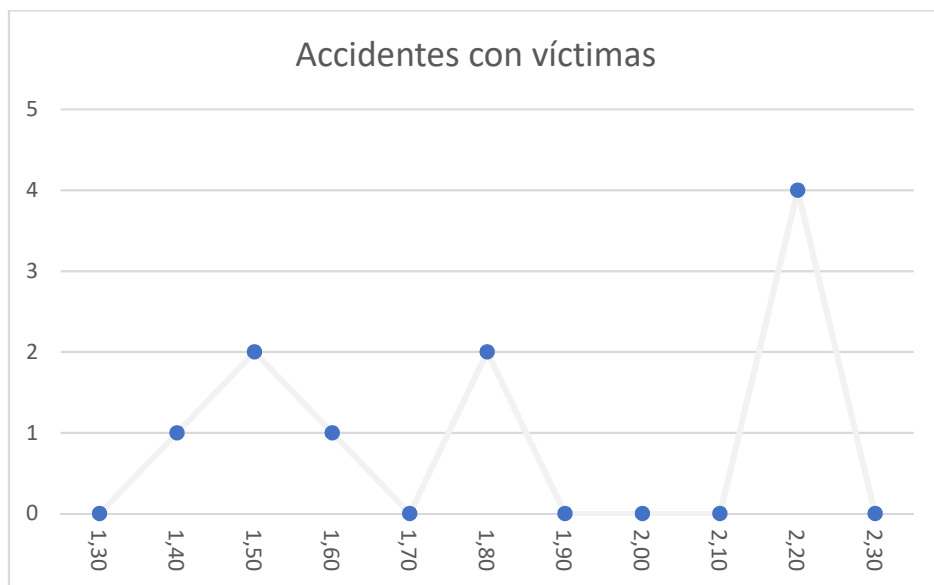


Foto 1. PK 1+340, vista en sentido creciente, aceras en mal estado.



Foto 2. PK 1+390, incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 3. PK 1+390, incorporación margen izquierdo sin señalización ni dirección obligatoria a la derecha.



Foto 4. PK 1+470, vista en sentido decreciente.



Foto 5. PK 1+490, sentido creciente, incorporación margen derecho sin señalización horizontal, existe señal de STOP.



Foto 6. PK 1+490, incorporación margen derecho, vista hacia sentido decreciente.



Foto 7. PK 1+550, sentido creciente, acceso a propiedades margen derecho.



Foto 8. PK 1+540, sentido creciente. Bache en el pavimento y acera en mal estado.



Foto 9. PK 1+560, margen derecho, acera en mal estado de conservación.



Foto 10. PK 1+620, sentido creciente.
Incorporación margen derecho sin
señalización. Paso de peatones en mal
estado casi inapreciable.



Foto 11. PK 1+720, incorporación margen
izquierdo sin señalizar.



Foto 12. PK 1+620, incorporación margen
derecho, sumidero en medio del paso de
peatones.



Foto 13. PK 1+720, incorporación margen
izquierdo



Foto 14. PK 1+820, incorporación margen
derecho, sin señalización.



Foto 15. PK 1+820, incorporación margen derecho sin señalizar STOP. Vista hacia sentido decreciente, paso de peatones semaforizado junto a centro escolar.



Foto 16. PK 1+890, sentido decreciente. Señalización de advertencia de zona escolar.



Foto 17. PK 2+040, sentido decreciente, vista general. Prohibición de adelantamiento y senda peatonal.



Foto 18. PK 2+040, incorporación margen derecho. Cambio de rasante y pavimento diferente. No existe señalización, visibilidad reducida por muro existente.



Foto 19. PK 2+200, incorporación margen derecho, vista hacia sentido decreciente. No existe señalización.



Foto 20. PK 2+230, sentido creciente. Vista general, carril de espera central para giro a izquierda.



Disminución del número de accidentes en 2021 (1 accidente) con respecto a los tres años anteriores, en los que se mantenían 2 accidentes con víctimas al año. El 60% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones (30% frontolaterales, 20% colisión múltiple y 10% colisión lateral). De los 10 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, el 70% tuvo lugar en sentido creciente y el 30% en sentido decreciente.

En los cinco años, tuvo lugar un único atropello en el PK 1+400 por la irrupción del peatón en la calzada.

13.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las mejoras realizadas en el tramo, entre diciembre de 2014 y mayo de 2015, se realizaron las obras de reforma de la intersección PO-331 en el PK 3+550. Entre 2016 y 2017, se llevaron a cabo obras de refuerzo del firme, y reparación de colectores de drenaje, aceras y eliminación de barreras arquitectónicas. Posteriormente, se realizaron las obras de itinerario peatonal y ciclista. En mayo de 2018 se llevaron a cabo obras de microaglomerado en frío y ejecución del aparcamiento en la PO-331, entre el PK 1+890 y el PK 2+810.

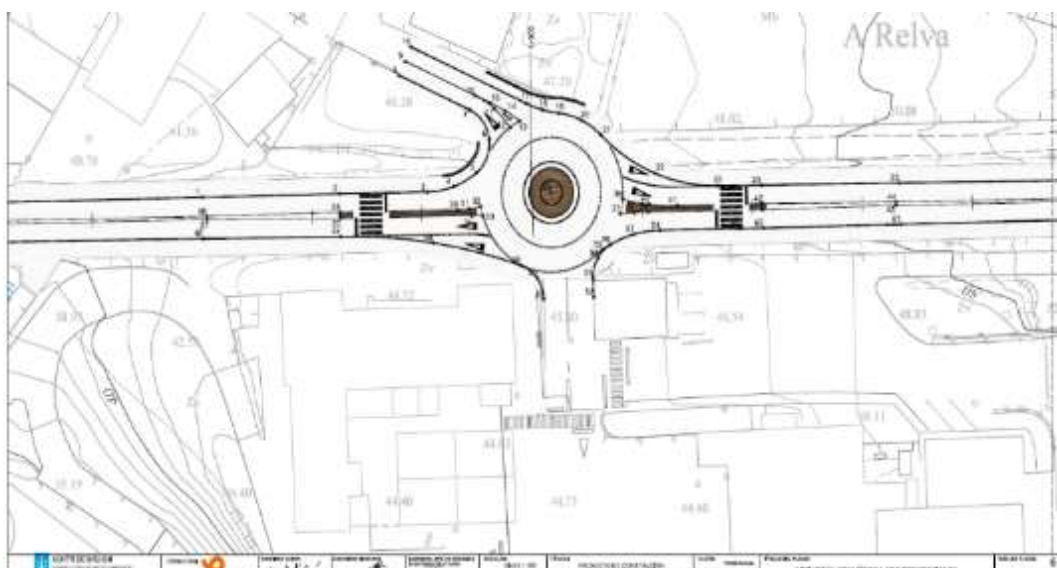
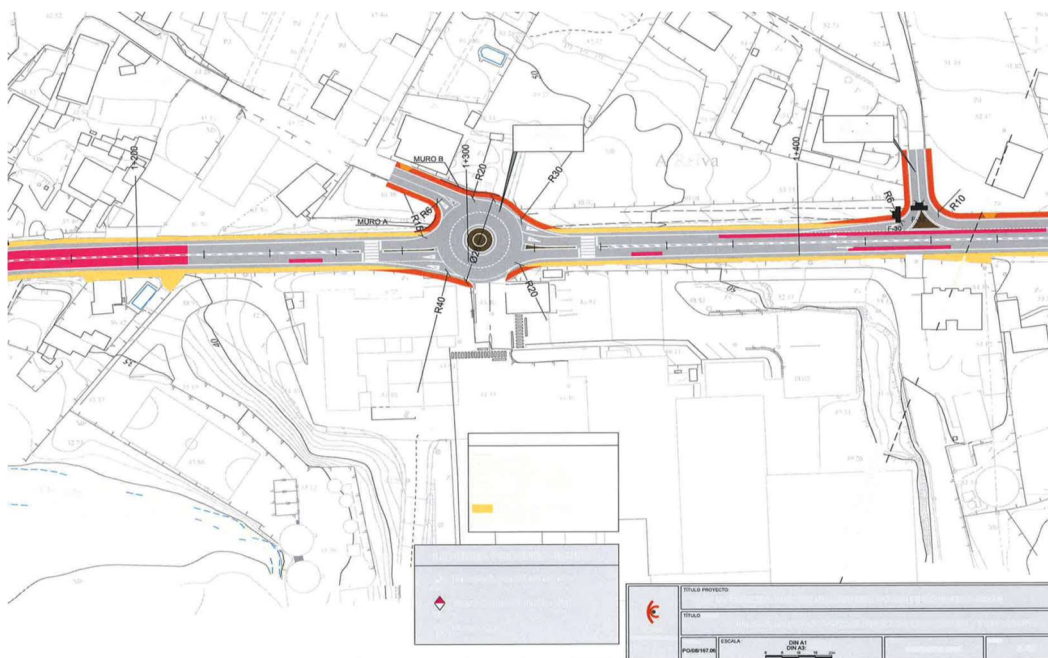
En la Estrategia 2017 se proponía ejecutar las obras PO/16/104.06. Estas obras se ejecutaron de septiembre a diciembre de 2017. En el año 2018, mejoraron los datos de accidentalidad, pero se mantuvieron sin mejora en 2019 y 2020. Se reestudió en la Estrategia de Actuación en los TCAS del 2020, en la que se propuso:

- Limitación de velocidad de 30 km/h en las inmediaciones del centro escolar.
- Instalación de bandas reductoras de velocidad.
- Construcción de paso de peatones elevado en la zona escolar.
- Instalación de señalización de zona escolar.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones. Existen varias incorporaciones a la vía principal (PO-331) que no tienen señalización de STOP.
- Renovación de capa de rodadura en todo el tramo.

13.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación en este tramo son:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 30 km/h en todo el tramo.
- Instalación de bandas reductoras de velocidad.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones. Existen varias incorporaciones a la vía principal (PO-331) que no tienen señalización de STOP.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de la zona escolar, en los PKs 1+670 y 1+800: Iluminación, señalización LED, mejora de señalización zona escolar, mejora del vallado de la acera existente, sobreelevación del paso.
- Incluir avisador acústico en el paso de peatones semaforizado del PK 1+820.
- Creación de glorieta en el PK 1+300 según el siguiente proyecto:





13.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-331	1+300 – 2+300	1+300	-	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	980,00 €	NO
		1+300	-	Realización de glorieta según PO/08/168.06	73.780,00 €	NO
		1+500	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+670	1	Señalización LED zona escolar, iluminación, adecuación vallado existente, sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		1+820	2	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	308,00 €	NO
		1+850	2	Señalización LED zona escolar, iluminación, adecuación vallado existente, sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		1+900	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Limitación de velocidad a 30 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					90.588,12 €	

14) TCA PO-340, PK 17.9-18.9

14.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre desde Campo das Bestas hasta As Xunqueiras, en Gondomar. Los accidentes se localizan en el PK 18+200. En el resto del tramo tenemos siempre una media de 1 accidente cada 100 metros.

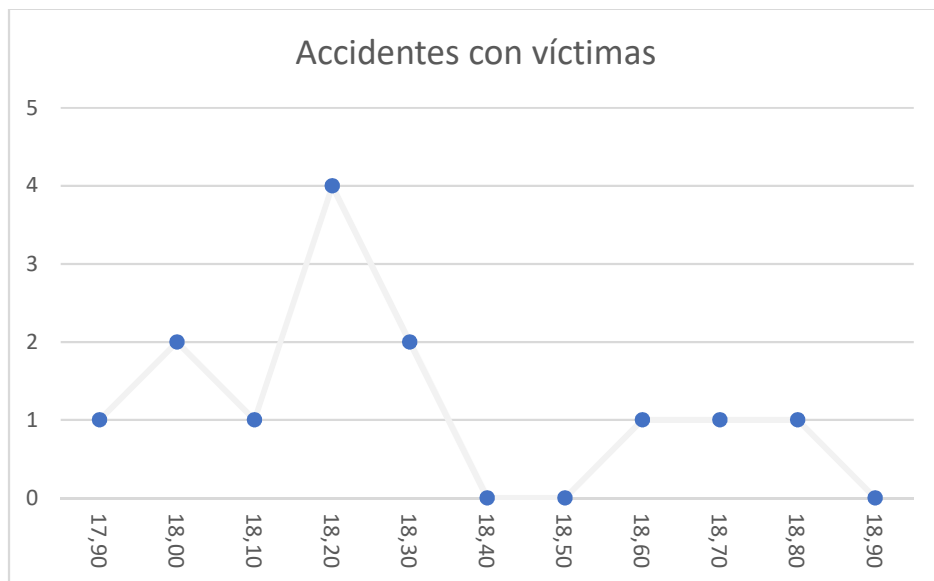


Foto 1. PK 17+900, sentido creciente, vista general inicio del tramo. Margen derecho senda peatonal con pintura inapreciable.



Foto 2. PK 17+900, vista hacia sentido decreciente.



Foto 3. PK 17+950, sentido creciente. Incorporación margen derecho, salida de la gasolinera. Señal de prohibida la entrada muy antigua y desgastada situada a baja altura. Señal de STOP a baja altura y muy desgastada, no existe señalización horizontal.



Foto 4. PK 18+000, sentido creciente. En margen derecho pintura de senda peatonal muy desgastada.



Foto 5. PK 18+110, sentido creciente. Intersección semaforizada. Señalización de intersección con prioridad.



Foto 6. PK 18+110, sentido decreciente. Vista general, vehículos estacionados en arcén.



Foto 7. PK 18+140, paso de peatones semaforizado. Con zona de refugio central, balizamiento en buen estado.



Foto 8. PK 18+150, incorporación semaforizada margen derecho. Cambio de rasante y pavimento discontinuo.



Foto 9. PK 18+150, sentido creciente. Vista general de varios carriles centrales de espera para giros a derecha e izquierda.



Foto 10. PK 18+200, incorporación semaforizada margen izquierdo. Señalización horizontal de STOP antes de la intersección. Cambio de rasante. Existe un cruceiro en medio de ambos carriles.



Foto 11. PK 18+200, vista de la intersección sentido decreciente.



Foto 12. PK 18+200, intersección, detalle de acera casi inexistente en zona de curva y con poca visibilidad, los peatones invaden la calzada para continuar su itinerario.



Foto 13. PK 18+230, sentido decreciente, vista general.



Foto 14. PK 18+300, sentido creciente, vista general.



Foto 15. PK 18+380, incorporación margen derecho sin señalización.



Foto 16. PK 18+380, margen derecho pintura de senda peatonal muy desgastada. Cunetas cubiertas de vegetación lo que supone problemas de drenaje.



Foto 17. PK 18+580, sentido creciente. Señalización vertical de zona escolar, marcas viales horizontales transversales de advertencia muy desgastadas.



Foto 18. PK 18+670, sentido creciente, centro escolar. Marcas de frenada en el carril.



Foto 19. PK 18+710, sentido creciente. Paso de peatones con refugio central, delante del centro escolar. Balizamiento en buen estado. Señalización de cambio de sentido en unos metros.



Foto 20. PK 17+750, sentido decreciente, vista del paso de peatones.



Foto 21. PK 18+830, vista de la intersección con cambio de sentido.



Foto 22. PK 18+850, intersección. Señalización horizontal de STOP muy desgastada (inapreciable).

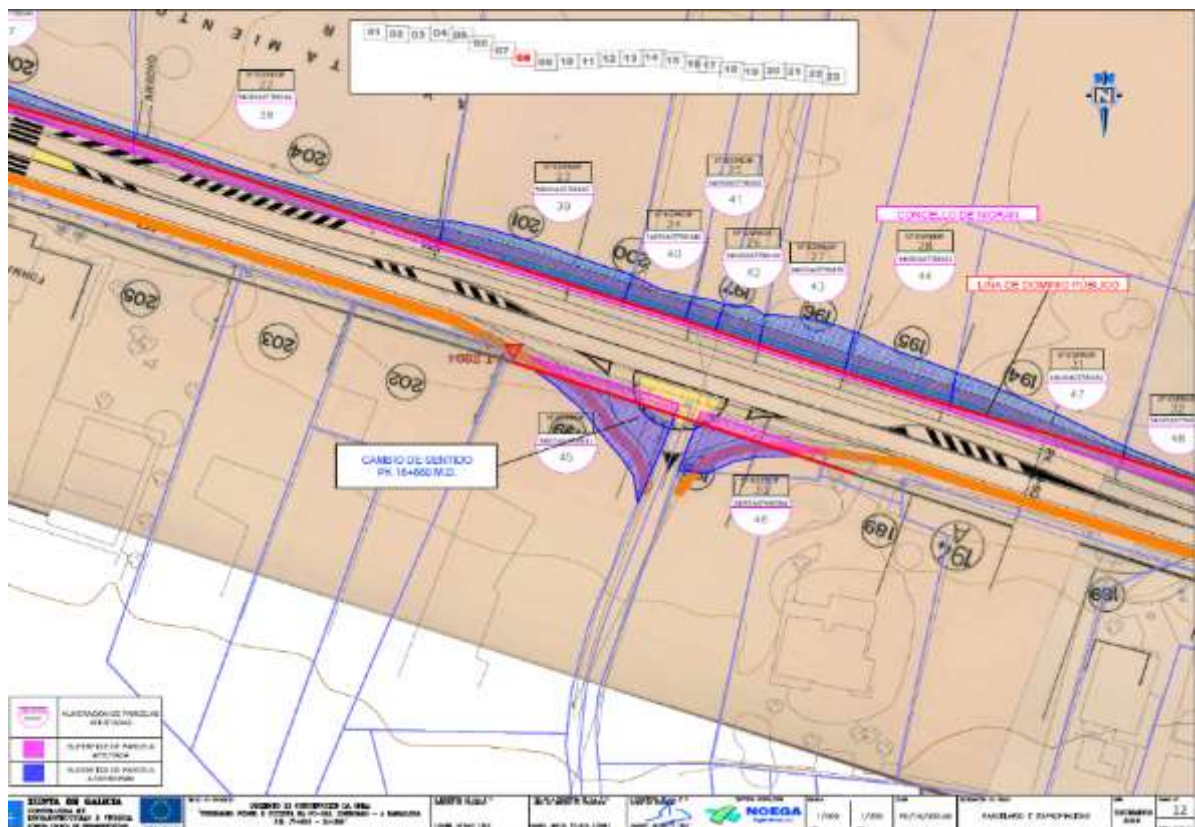
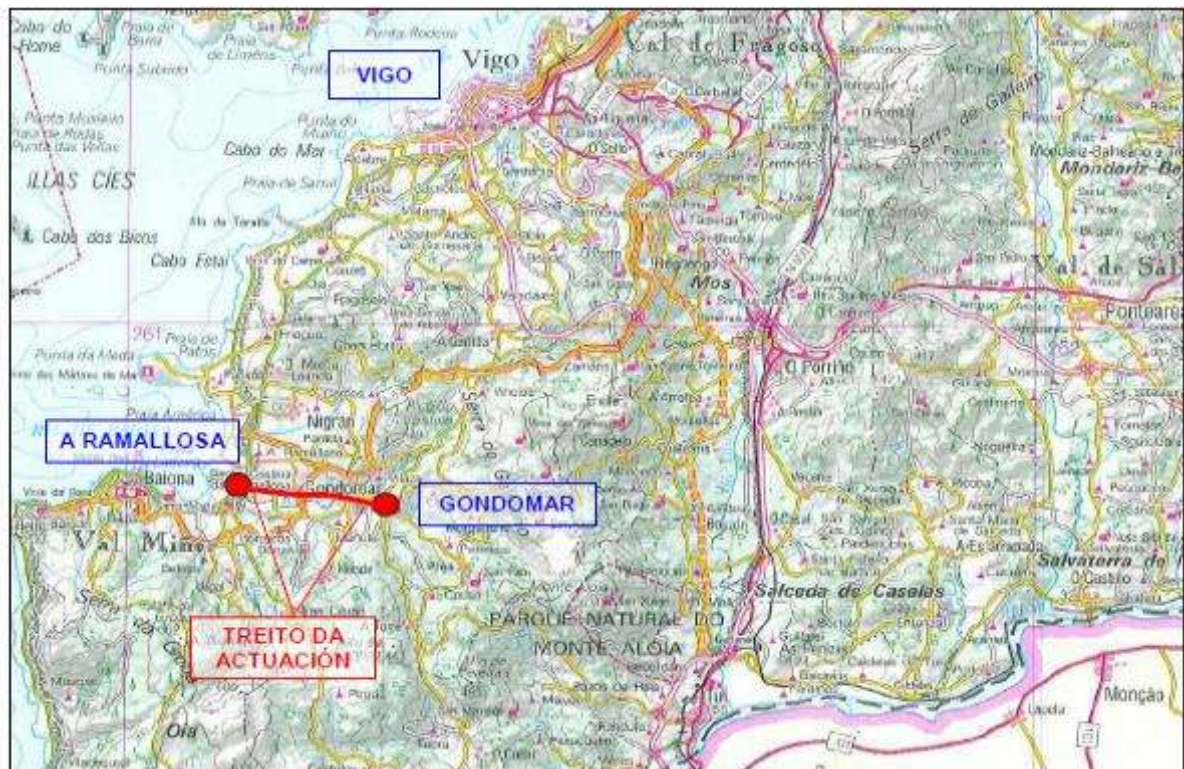


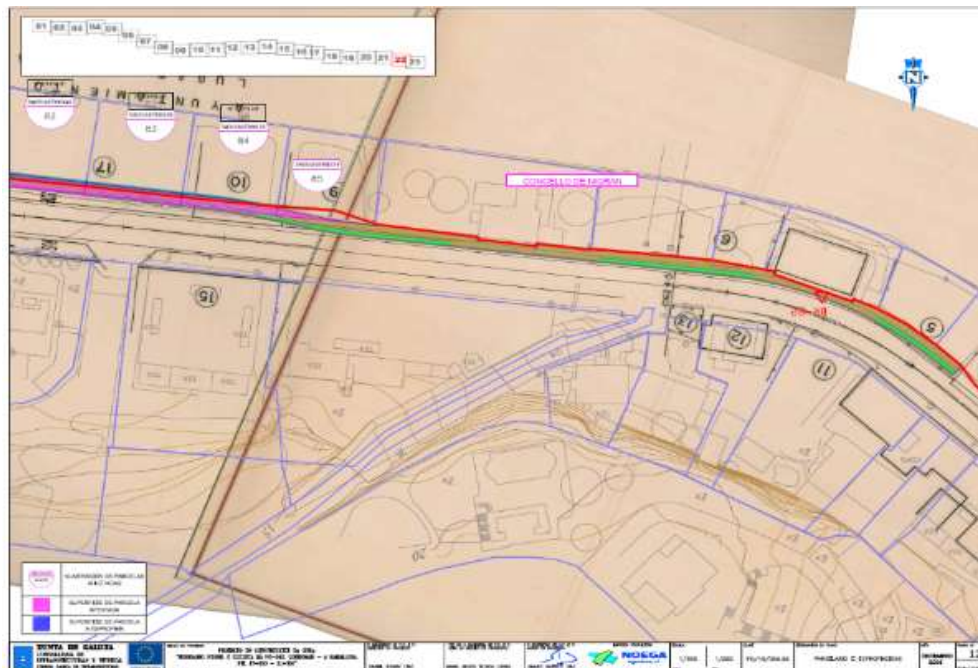
Repunte del número de accidentes en 2021 (4 accidentes) con respecto a 2020 (2 accidentes). Es, además, el año con mayor número de accidentes de los últimos 5 años. En cuanto al tipo de accidente, el 23,08% de los accidentes con víctimas registrados en los últimos cinco años, fueron los alcances, seguido de los distintos tipos de colisiones y las salidas de vía. Del total de 13 accidentes, hubo una víctima mortal en el año 2019. El reparto por sentidos es bastante equitativo: 6 accidentes fueron en sentido ascendente, 6 en sentido descendente y 1 mixto.

En los cinco años, tuvo lugar un único atropello en el PK 18+700 debido a la conducción distraída.

14.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones realizadas en este tramo, entre agosto de 2015 y marzo de 2016, se ha llevado a cabo el refuerzo del firme en la PO-340 PK 19-21,5 según PO/14/087.02. Entre septiembre de 2016 y febrero de 2017, se vuelven a realizar obras de refuerzo de firme, en este caso entre los PK 16+700 – 19+000, según PO/15/082.02.



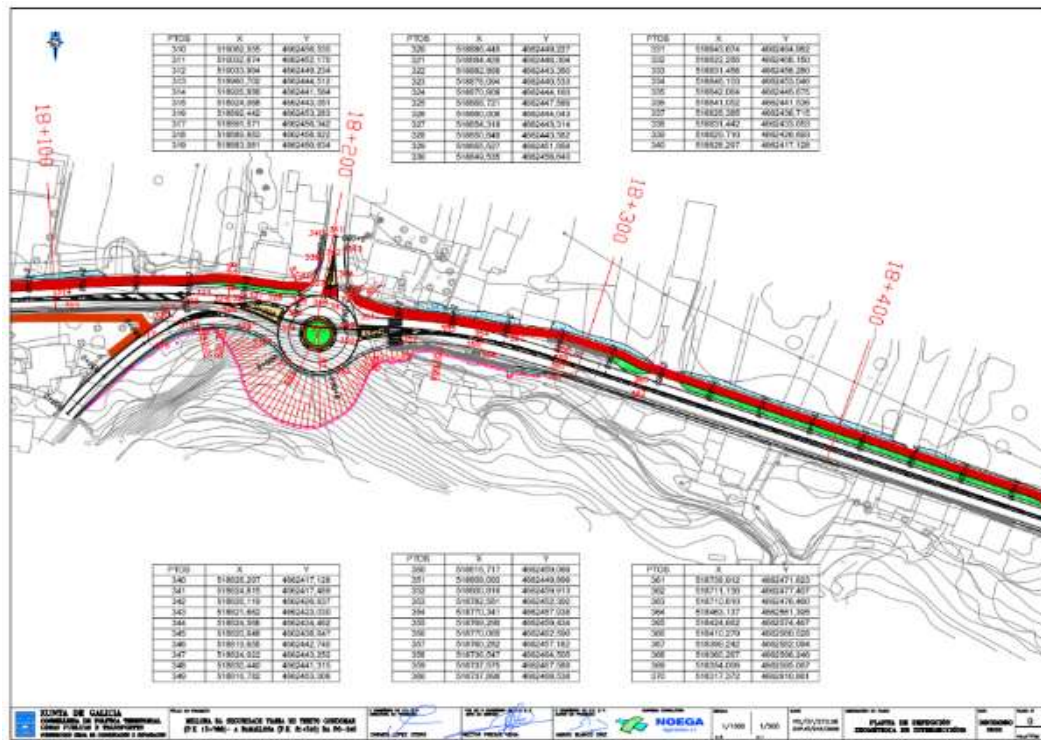


14.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación en este tramo son:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 60 km/h en todo el tramo.
- Desbroce y limpieza de la vegetación en las zonas de curva para mejorar su visibilidad.
- Instalación de paneles direccionales con luces LED.
- Señalización específica de zona de curvas.
- Mejora de las marcas viales.
- Incluir avisador acústico en los semáforos del PK 18+110.
- Mejora de la capa de rodadura en todo el tramo.
- Ejecutar glorieta en el PK 18+200.





14.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-340	17+900 – 18+900	18+110	4	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizado	308,00 €	NO
		18+200	4	Ejecución glorieta según PO/07/273.06	404.295,62 €	SÍ
		TODO EL TRAMO	13	Rehabilitación de capa de rodadura	50.000,00 €	NO
		18+650	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Desbroce y limpieza de márgenes y señalización específica en curvas	4.088,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Instalación de paneles direccionales con luces LED	315,00 €	NO
		Zona escolar	-	Limitación de velocidad a 30 km/h y señalización específica	464,32 €	NO
TOTAL					460.535,88 €	

15) TCA PO-404, PK 0.5-1.6

15.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre por la Carballeira, a las afueras de Tui. Los accidentes se encuentran en el PK 0+800. En el resto del tramo tenemos 1 accidente cada 200 o 300 metros.

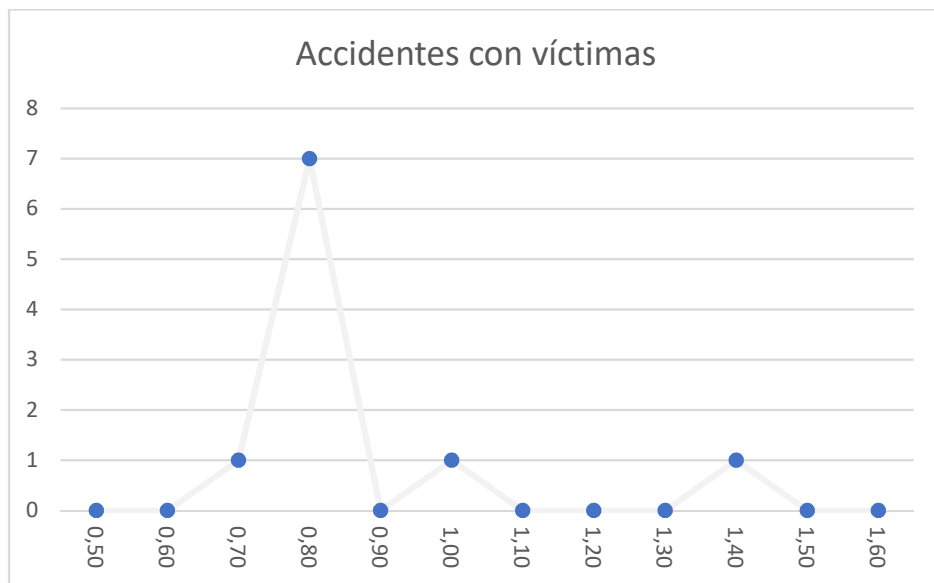


Foto 1. PK 0+500, sentido creciente, vista general inicio del tramo. Margen derecho discontinuidad entre carril y arcén (arcén de tierra).



Foto 2. PK 0+540, sentido decreciente. Curva cerrada a la derecha, se pierde la visibilidad del trazado. Firme agrietado.



Foto 3. PK 0+590, vista hacia sentido creciente. Pavimento agrietado.



Foto 4. PK 0+620, sentido creciente. Curva cerrada a la derecha, se pierde visibilidad del trazado. Existe un único panel direccional. Señal de intersección con prioridad.



Foto 5. PK 0+640, intersección margen izquierdo, sin señalización. Discontinuidad en el pavimento.



Foto 6. PK 0+680, sentido creciente. Vista general, pavimento agrietado.



Foto 7. PK 0+760, sentido creciente. Curva cerrada a la derecha, un único panel direccional, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 8. PK 0+780, intersección margen izquierdo. Señal de STOP. No existe señalización horizontal, discontinuidad en el pavimento.



Foto 9. PK 0+810, sentido decreciente. Curva cerrada a la izquierda, visibilidad reducida, un único panel direccional. Firme agrietado.



Foto 10. PK 0+810, incorporación acceso a viviendas, margen izquierdo. No existe señalización. Discontinuidad en el pavimento, cambio de rasante y visibilidad reducida de vehículos que circulan en sentido decreciente.



Foto 11. PK 0+830, sentido creciente, vista general. Prohibición de adelantamiento y velocidad limitada a 50 km/h. Firme agrietado. Acceso a viviendas margen izquierdo sin ninguna señalización.



Foto 12. PK 0+900, sentido creciente, parada de autobús margen derecho. Diferencia de cota por discontinuidad en el pavimento. No existe señalización, mal estado de conservación parada de autobús.



Foto 15. PK 0+940, sentido creciente. Firme agrietado, acceso a propiedades margen izquierdo sin señalización y con visibilidad reducida por edificación existente. Curva cerrada a la izquierda, se pierde la visibilidad del trazado, no existen paneles direccionales.



Foto 16. PK 1+000, sentido decreciente, curva cerrada a la derecha, existe un único panel direccional.



Foto 17. PK 1+030, sentido creciente, vista general. Firma agrietado y curva cerrada a la izquierda, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 18. PK 1+120, sentido decreciente. Curva cerrada a la derecha, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 19. PK 1+160, vista hacia sentido creciente. Pavimento agrietado sentido decreciente. Acceso a viviendas margen izquierdo sin señalización, con cambio de rasante y visibilidad reducida.



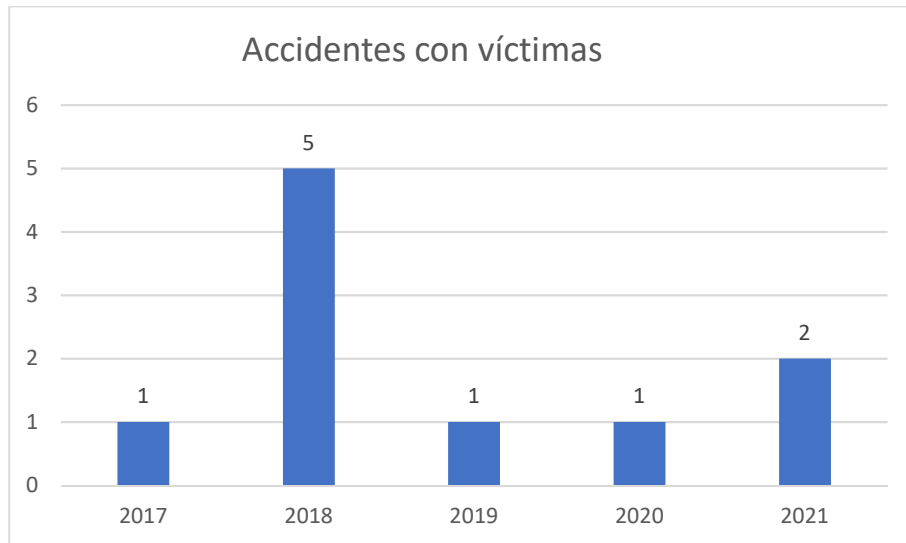
Foto 20. PK 1+390, incorporación margen izquierdo. Señal de STOP. No existe señalización vertical ni paso de peatones que dé continuidad a las aceras.



Foto 21. PK 1+460, acceso a viviendas margen izquierdo, sin señalización. Los contenedores reducen la visibilidad a la hora de incorporarse. Discontinuidad en el pavimento.



Foto 22. PK 1+610, sentido decreciente, vista general, final del tramo.



Ligero aumento del número de accidentes en 2021 (2 accidentes) con respecto a 2020 y 2019 (1 accidente), aunque inferior a 2018 (5 accidentes). El 70% de los accidentes con víctimas registrados en los últimos cinco años fueron colisiones (40% colisión frontolateral, 20% colisión frontal y 10% colisión múltiple). De los 10 accidentes, ninguno tuvo víctimas mortales. Solamente 2 accidentes fueron en sentido ascendente, mientras que 4 fueron en sentido descendente y otros 4 mixto.

Por otra parte, según los datos disponibles, el 70% de los accidentes, se producen en el PK 0+080 (punto que tiene una curva cerrada). Además, el 40% de los accidentes son con la superficie del firme mojada.

15.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las obras acometidas en este tramo, entre junio y octubre de 2019, se ha realizado un “refuerzo de firme localizado en PO-252, PO-254, PO-262, PO-400, PO-403, PO-404, PO-405 e PO-510, entre outras. PO/16/195.02 PO-404 PK 0+000-1+000”. De la misma manera, a lo largo del año 2019 se ha llevado a cabo una obra de glorieta de acceso a la EDAR de Guillarei, a 200 metros del final del TCA. (PO/16/198.06)

15.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones señaladas.
- Instalación de paneles direccionales led en la zona de curvas.
- Despeje y desbroce de la zona de curvas para mejorar la visibilidad.
- Ejecutar una glorieta en el PK 0+780.
- Rehabilitar el firme.



15.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-404	0+500 – 1+600	0+800	7	Paneles direccionales LED	1.094,91 €	NO
		0+780	7	Ejecución de nueva glorieta	252.253,62 €	SÍ
		TODO EL TRAMO	10	Rehabilitación del firme	141.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Desbroce de márgenes	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	11200,00 €	NO
TOTAL					397.268,54 €	

16) TCA PO-549, PK 3.9-4.9

16.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre desde Corón y continúa hasta llegar a la altura de Vilanova de Arousa. Los accidentes se encuentran en el PK 4+600 (son 3 accidentes), y en los PKs 4+000, 4+200 y 4+800 con 2 accidentes en cada punto.

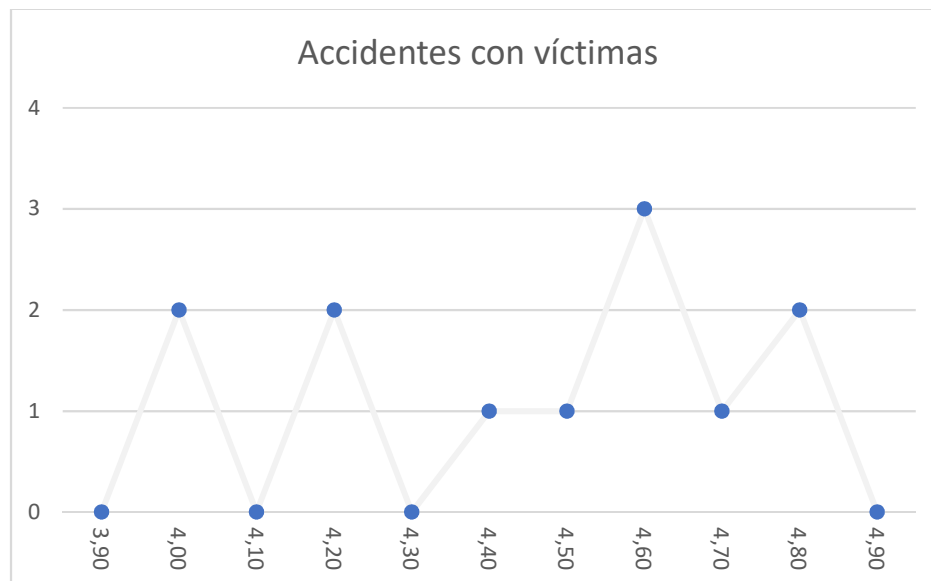


Foto 1. PK 3+900, sentido creciente. Vista general inicio del tramo, en obras en la actualidad.



Foto 2. PK 4+000, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 4+040. Incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 4. PK 4+100, sentido creciente, vista general.



Foto 5. PK 4+130, vista hacia sentido decreciente, aceras en mal estado.



Foto 6. PK 4+200, sentido creciente, vista general. Accesos a viviendas en ambos márgenes.



Foto 7. PK 4+280, vista hacia sentido decreciente.



Foto 8. PK 4+340, incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 9. PK 4+340, incorporación margen derecho sin señalización. Cambio de rasante.



Foto 10. PK 4+450, incorporación margen izquierdo. Señal vertical de STOP pero sin señalización horizontal. Marcas viales antiguas que se solapan con las más recientes.



Foto 11. PK 4+460, incorporación margen derecho. Señal de STOP, no existe señalización horizontal, cambio de rasante.



Foto 12. PK 4+570, sentido creciente, vista general. Carril central de espera para giro a la izquierda, marcas viales desgastadas.



Foto 13. PK 4+630, incorporación margen derecho semaforizada. Señal de STOP oculta parcialmente por semáforo. Cambio de rasante y marcas viales desgastadas.



Foto 14. PK 4+740, sentido creciente, vista general. Carril central de espera para giro a la izquierda.



Foto 15. PK 4+770, incorporación margen izquierdo. Señal de STOP oculta entre la vegetación, sin señalización horizontal, se permite giro a la derecha y a la izquierda.



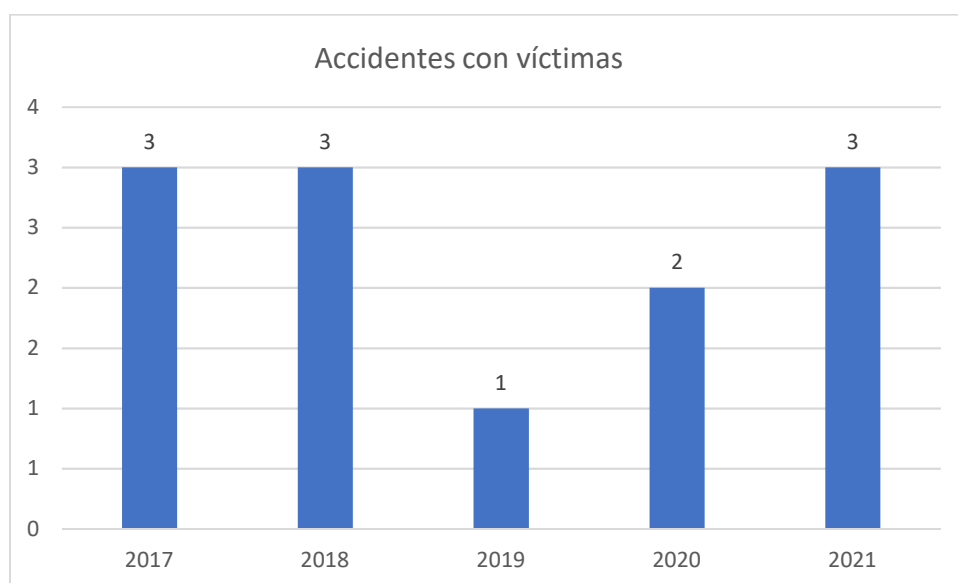
Foto 16. PK 4+810, sentido creciente, vista general. Marcas viales desgastadas.



Foto 17. PK 4+890, sentido creciente, vista general.



Foto 18. PK 4+960, sentido creciente vista general.



16.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Adopción de medidas para la adecuación de la velocidad. Propuesta limitación de velocidad a 40 km/h en las proximidades de la intersección, lugar donde se producen gran parte de los accidentes.
- Mejora de la señalización vertical y horizontal en las incorporaciones.
- Mejora de seguridad vial en el paso de peatones del PK 4+600: Iluminación específica, señalización LED, refuerzo pintado marcas viales.
- Reordenación del tráfico en las intersecciones del PK 4+200 y del PK 4+600. La principal concentración de accidentes se produce en el entorno de éste PK. Es una intersección en la que confluyen 6 pistas municipales por ambas márgenes en menos de 200 metros. Además, existe un semáforo para canalizar uno de los viales municipales que no funciona en la mayoría de las ocasiones. El Concello debería reordenar el sentido del tráfico de los viales municipales, que están interconectados en el interior, y reponer la semaforización de la intersección.





16.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-549	3+900 – 4+900	4+200	2	Reordenación del tráfico	1.820,00 €	NO
		4+600	3	Reordenación del tráfico	1.820,00 €	NO
		4+600	3	Iluminación específica, señalización LED, marcas viales	5.202,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	12	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	12	Limitación de velocidad a 40 km/h	464,32 €	NO
		TOTAL			10.707,28 €	

17) TCA PO-549, PK 8.4-9.8

17.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre entre Viña Grande y Cambados. Los accidentes se localizan entre el PK 9+300 y el PK 9+400. En el resto del tramo tenemos siempre una media de 1 accidente cada 100 metros.

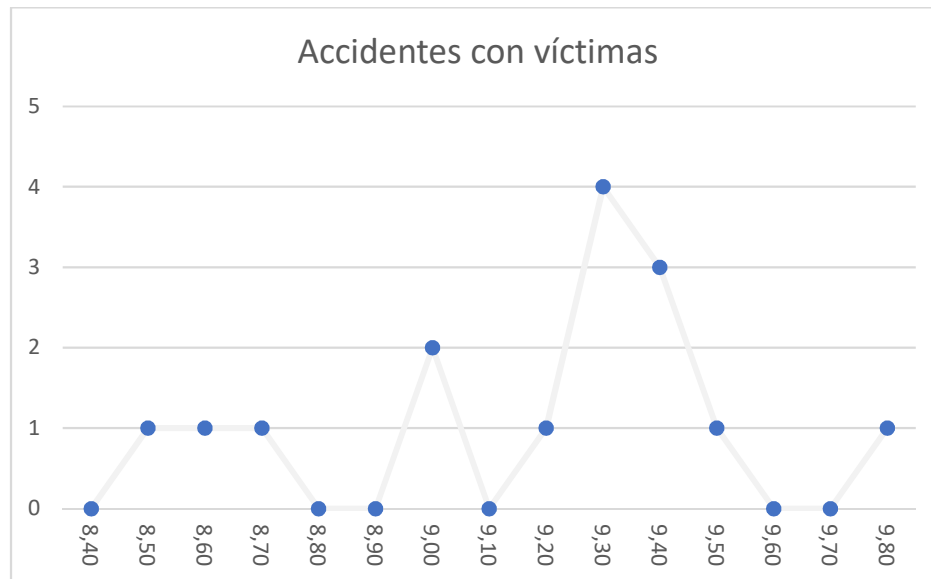


Foto 1. PK 8+400, sentido creciente, vista general inicio del tramo.



Foto 2. PK 8+440, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 8+440, sentido creciente, vista general, señal de intersección con prioridad.



Foto 4. PK 8+510, sentido creciente, cambio de sentido a 150 metros.



Foto 7. PK 8+660, cambio de sentido, vista hacia sentido decreciente, señalización horizontal desgastada.



Foto 8. PK 8+660, incorporación margen izquierdo, señalización horizontal desgastada.



Foto 9. PK 8+770, sentido creciente, vista general.



Foto 10. PK 8+890, incorporación margen derecho. Señalización horizontal desgastada. Visibilidad reducida y paso de peatones sin señalizar.



Foto 11. PK 8+990, sentido creciente, vista de la glorieta.



Foto 12. PK 9+070, sentido decreciente, vista de la glorieta.



Foto 15. PK 9+170, sentido creciente, vista general.



Foto 16. PK 9+200, acceso a propiedades margen izquierdo sin señalización.



Foto 17. PK 9+560, incorporación en ambos márgenes con señales de STOP. No existe señalización horizontal.



Foto 18. PK 9+820, sentido decreciente, vista general fin del tramo.



Aumento del número de accidentes en 2021 (4 accidentes) con respecto a los años anteriores, en los que había 2 o 3 accidentes. El 60% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones (46,66% frontolaterales, 6,67% frontales y 6,67% múltiples); seguidos de los alcances (20%). Hubo un total de 15 accidentes con víctimas en los últimos 5 años, pero ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 6 fueron en sentido descendente, 7 en sentido ascendente y 2 mixto.

En el PK 9+360, se produce un atropello en el año 2021 por no respetar la prioridad por parte del vehículo.

17.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones realizadas en este tramo, entre julio y octubre de 2017, se realizó una obra de refuerzo de firme localizado en la PO-549, según PO/16/193.02. Además, en esta carretera se mejora la rodadura entre los PK 0+000 – 9+860.

Posteriormente, entre julio de 2019 y agosto de 2020, se llevaron a cabo las obras del “Plan del Plan de Seguridad Viaria en Galicia 2016-2020: MSV en el entorno de TCA en la carretera PO-549, entre los PK 8+000 – 9+800, según PO/17/143/06.

Las obras se terminaron en agosto de 2020, entre Cambados y Villagarcía de Arousa.

17.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone:

- Mejora de las marcas viales en la intersección señalada.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs: 9+000, 9+050, 9+170, 9+350, 9+460 y 9+700: Mejora de iluminación y señalización LED.
- Inclusión de avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.
- Prolongación hitos de arista o balizas especiales de mayor duración en las isletas de la glorieta del PK 9+450.



17.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-549	8+400 – 9+800	8+640	1	Marcas viales en intersección	700,00 €	NO
		9+000	2	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+050	2	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+170	1	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+350	4	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+460	3	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+700	1	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+450	4	Prolongación hitos de arista y balizas especiales	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	15	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
TOTAL					29.733,76 €	

18) TCA PO-550, PK 8.4-9.4

18.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre entre Seixiñas y Ponte Dena, en la Ensenada do Vao. Los accidentes se concentran en el PK 8+500 y en el PK 9+300.

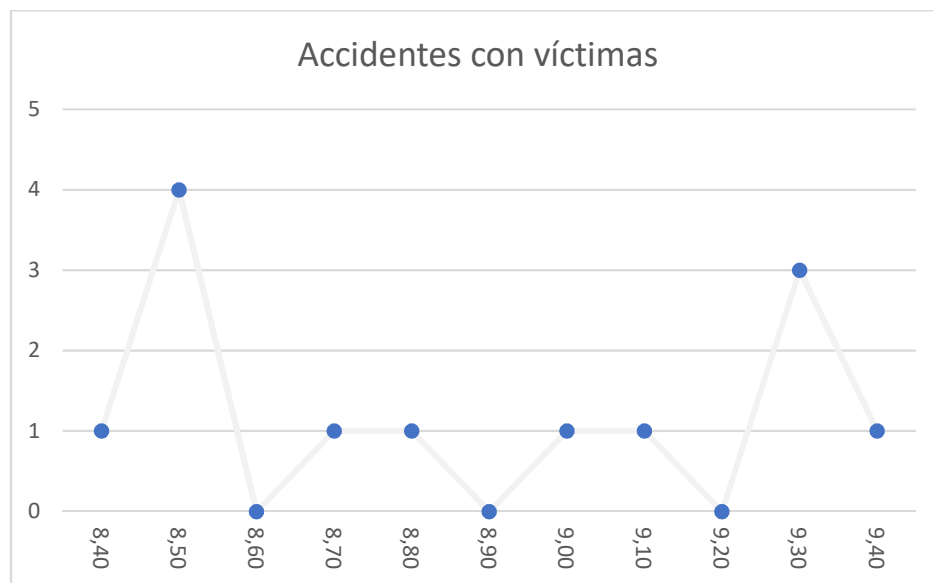


Foto 1. PK 8+400, sentido creciente, vista general inicio del tramo.



Foto 2. PK 8+400, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 8+430, sentido creciente, señal de peligro por peatones



Foto 4. PK 8+460, intersección con cambio de sentido. Señalización horizontal en mal estado.



Foto 5. PK 8+460, vista general de la intersección, cambio de rasante. Señalización horizontal de ceda inapreciable.



Foto 6. PK 8+500, vista hacia sentido creciente. Acumulación de arena y tierra en la zona del carril de deceleración. Discontinuidad en el pavimento entre ambos carriles.



Foto 7. PK 8+530, incorporación margen derecho. Señal de STOP, señalización horizontal en mal estado.



Foto 8. PK 8+630, acceso a viviendas margen izquierdo. Tacos en el cebreado central que permiten los giros a izquierda en ambos sentidos.



Foto 9. PK 8+640, sentido creciente, vehículos estacionados en ambos márgenes que reducen la visibilidad de peatones que crucen por el paso.



Foto 10. PK 8+640, incorporación margen izquierdo sin señalización.



Foto 11. PK 8+730, cambio de sentido, sin señal vertical de STOP y señalización horizontal desgastada.



Foto 12. PK 8+890, sentido creciente. Paso de peatones con refugio central.



Foto 15. PK 9+020, vista hacia sentido decreciente. Incorporación sin señal de STOP y con señalización horizontal casi inapreciable. Paso de peatones inapreciable.



Foto 16. PK 9+080, incorporación margen izquierdo, señalización horizontal en mal estado.



Foto 17. PK 9+140, sentido creciente. Incorporación margen derecho con vehículos mal estacionados. Sin señalización vertical y la horizontal desgastada.



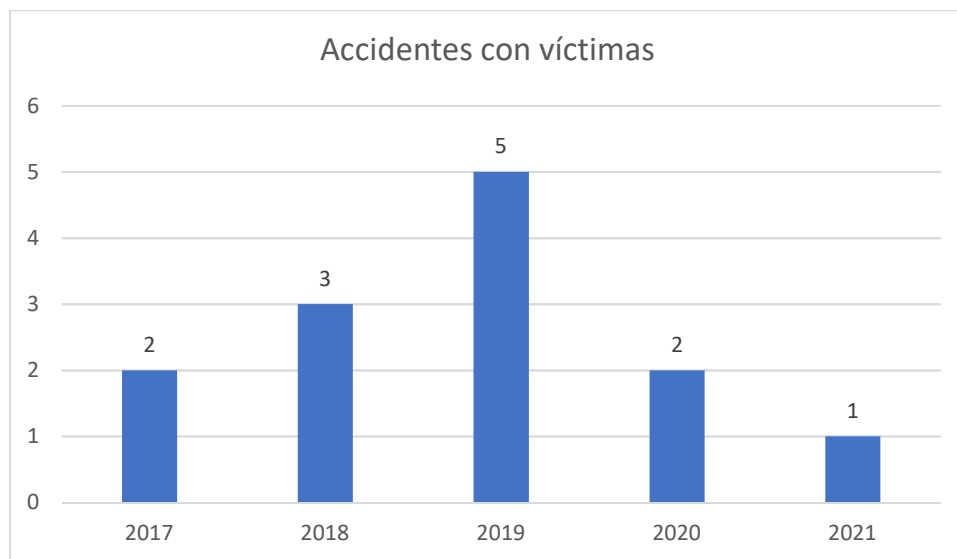
Foto 18. PK 9+180, sentido creciente. Intersección regulada por semáforos.



Foto 19. PK 9+240, vista hacia sentido decreciente, paso de peatones semaforizado.



Foto 20. PK 9+320, incorporación margen derecho. Marcas viales en mal estado, paso de peatones en mal estado. Sin señalización vertical de STOP y la horizontal en mal estado. Discontinuidad en el pavimento.



Importante descenso en 2021 con el valor más bajo en número de accidentes de los últimos cinco años (1 accidente). Especialmente respecto al año 2019, en el que hubo 5 accidentes con víctimas. El 30,77% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron alcances, seguidos de un 23,08% de atropellos a personas. De los 13 accidentes de los últimos 5 años, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 5 fueron en sentido ascendente y 8 en sentido descendente.

En los últimos 5 años, se producen 3 atropellos en los siguientes PKs:

- PK 9+100 → Motivo: Irrupción de peatón en calzada.
- PK 9+330 → Motivo: Conducción distraída.
- PK 9+420 → Motivo: Conducción distraída y no respetar la prioridad por parte del vehículo.

18.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones realizadas en este tramo, entre mayo y noviembre de 2016 se llevó a cabo una obra de refuerzo de firme en la PO-550 entre los PK 0+000 – 14+500, según PO/15/087.02.

En la Estrategia de 2020 se propuso:

- La mejora de las marcas viales y pasos de peatones.
- Construcción de pasos de peatones elevados.
- La mejora de la pavimentación.
- Limitación de velocidad a Zona 30 en todo el tramo.
- Señales LED pasos de peatones.

18.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En este TCA se proponen las siguientes actuaciones:

- Mejora de las marcas viales en las intersecciones señaladas.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs 8+600, 8+850, 9+030, 9+330, 9+420:
 - Iluminación específica, señalización LED y repintado de las marcas viales: Hay bandas de los pasos de peatones despintadas.
 - Balizas especiales de mayor duración para que no las arranquen los vehículos, indicativas de prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores y posteriores a los pasos de peatones.
 - Ampliación y adecuación de aceras para cumplir con los requisitos de accesibilidad en todo el tramo.
- Incluir avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.
- Eliminar paso de peatones situado en el PK 8+500, ya que es un paso que está fuera del núcleo urbano y su percepción es mala.





18.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-550	8+400 – 9+400	8+450	4	Eliminación paso de peatones	700,00 €	NO
		8+600	-	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		8+850	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		9+030	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		9+330	3	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		9+420	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.232,00 €	NO
TOTAL					36.346,80 €	

19) TCA PO-551, PK 10.1-11.1

19.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que se encuentra a la entrada de Bueu. Los accidentes se encuentran a lo largo de todo el tramo, pero tienen especial relevancia en el PK 10+200, en el PK 10+800 y en el PK 11+100.

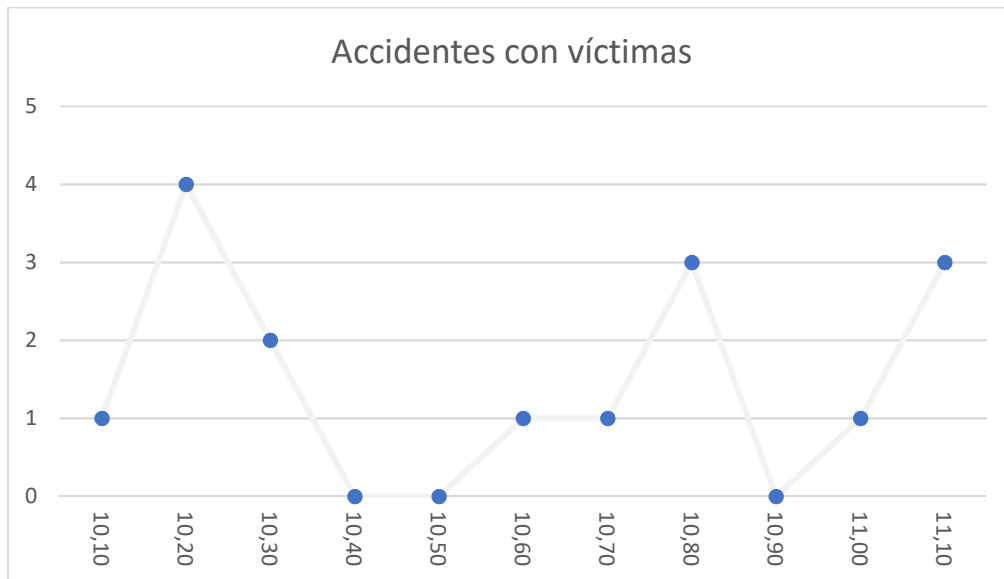


Foto 1. PK 10+100, sentido creciente, inicio del tramo.



Foto 2. PK 10+100, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 10+150, incorporación margen izquierdo sin ninguna señalización, cambio de rasante y discontinuidad en el pavimento.



Foto 4. PK 10+160, sentido creciente. Vista general, pavimento agrietado.



Foto 5. PK 10+350, incorporación margen izquierdo sin señalizar.



Foto 6. PK 10+390, sentido decreciente, vista general.



Foto 7. PK 10+430, sentido creciente, curva cerrada a la derecha, se pierde la visibilidad del trazado.



Foto 8. PK 10+530, sentido decreciente, curva a la izquierda, se pierde visibilidad.



Foto 9. PK 10+590, sentido creciente, vista general, limitación de velocidad a 50 km/h.



Foto 10. PK 10+630, sentido decreciente, curva cerrada a la derecha, se pierde la visibilidad del trazado. Paneles direccionales desgastados.



Foto 11. PK 10+770, sentido creciente. Paso de peatones con señalización LED y balizamiento.



Foto 12. PK 10+840, sentido creciente, pavimento agrietado y pequeños blandones.



Foto 15. PK 11+000, sentido creciente, vista general.



Foto 16. PK 11+090, sentido creciente, intersección semaforzada.

general.



Foto 17. PK 11+100, sentido creciente, paso de peatones y marcas viales en mal estado.



Foto 18. PK 11+090, incorporación margen izquierdo sin señalización. Paso de peatones en muy mal estado (inapreciable).



Gran aumento del número de accidentes en 2021 (5 accidentes) con respecto a los años anteriores, llegando a igualar los datos de 2017. En los últimos 5 años, tenemos un reparto equitativo en cuanto al tipo de accidente: 25% colisión frontolateral, 25% alcance, 25% atropello a persona y 25% por salidas de vía u otro motivo. Del total de 16 accidentes, hubo una única víctima mortal en 2017. Respecto al sentido del accidente, 9 fueron en sentido ascendente y 7 en sentido descendente.

En los últimos 5 años, se producen 4 atropellos en los siguientes PKs:

- PK 10+320 → Motivo: Desconocido.
- PK 10+780 → Motivo: Conducción distraída.
- PK 10+860 (2 atropellos) → Motivos: Malas condiciones meteorológicas.

19.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones realizadas en el tramo, a lo largo de los últimos 10 años se han ejecutado obras de acondicionamiento de aceras, renovación de tubos de drenaje, y obras de refuerzo de firme: baches y tramos largos de microaglomerado.

En 2019 fue semaforizado el paso de peatones del PK 10+325.

En 2022 fueron dotados de equipamiento inteligente los pasos de peatones del PK 10+780 y 10+860, con la obra del TCA de Lapamán PO/17/141.06. En la misma obra, en 2022, fue eliminado el paso de peatones del PK 9+910 y creado un paso de peatones nuevo semaforizado, en el PK 9+880.



19.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Las propuestas de actuación en este tramo son:

- Mejora de las marcas viales en las intersecciones señaladas.
- Instalación de señalización de tramo de curvas.
- Instalación de paneles direccionales led en la zona de curvas.
- Rehabilitación del firme.
- Incluir avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.

- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs 10+180, 10+320, 10+780, 10+860 y 11+100: Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras.
 - PK 11+100: Acondicionamiento y mejora de los accesos y marcas viales.
- Ampliación de aceras para cumplir con los requisitos de accesibilidad en todo el tramo y colocación de balizas en los bordes.
- Eliminación de plazas de estacionamiento en los alrededores de los pasos de peatones para mejorar visibilidad.
- Señalización de todos los accesos municipales en las intersecciones con STOP y línea de detención.



19.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-551	10+100 – 11+100	TODO EL TRAMO	16	Señalización de los accesos existentes	1.574,00 €	NO
		10+180	4	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+320	2	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+400	-	Señalización zona con curvas	1.776,77 €	NO
		10+600	1	Paneles direccionales	2.189,82 €	NO
		10+780	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+860	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+850	3	Marcas viales intersección	420,00 €	NO
		11+100	3	Iluminación, señalización LED, mejora y acondicionamiento de accesos y marcas viales, ampliación de las aceras, colocación de balizas y prohibición estacionamiento	6.882,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	16	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.848,00 €	NO
TOTAL					40.543,39 €	

20) TCA PO-552, PK 1.0-3.3

20.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que se encuentra entre As Nogueiras y As Roteas, a las afueras de Vigo. Nos encontramos con una media de 2 y 3 accidentes cada 100 metros, a lo largo de todo el tramo. Pero especialmente en los PKs 1+800, entre 2+300 y 2+400, 2+800 y 3+200.

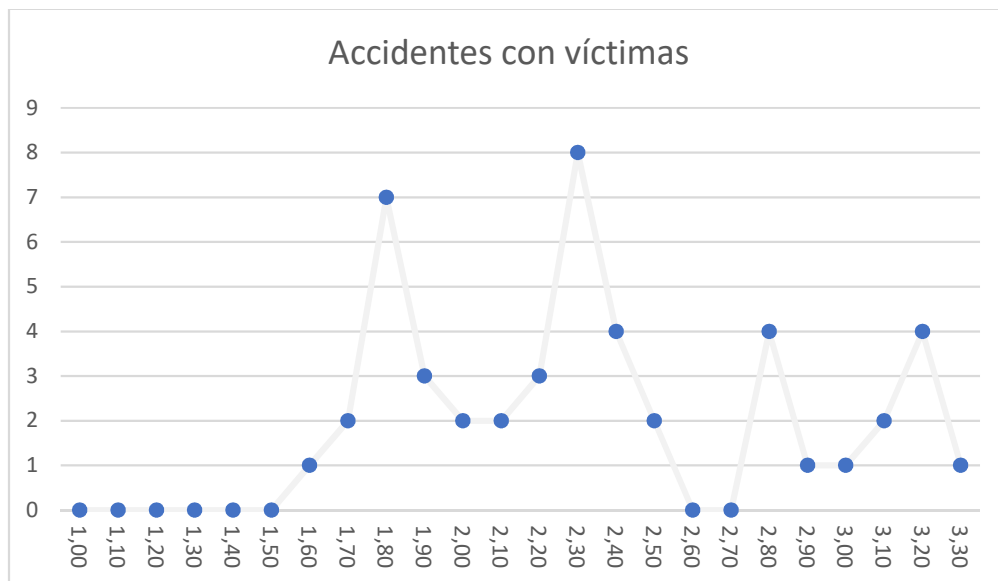


Foto 1. PK 1+000, sentido creciente, vista general inicio del tramo.



Foto 2. PK 1+000, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 1+010, acceso a superficies comerciales margen derecho sin señalización. Discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota.



Foto 4. PK 1+050, sentido creciente, intersección regulada por semáforo. Acceso a superficies comerciales margen derecho sin señalizar y con discontinuidad en el pavimento por diferencia de cota.



Foto 5. PK 1+100, sentido creciente, vista general glorieta.



Foto 6. PK 1+190, sentido creciente, margen derecho discontinuidad en el pavimento. Paso de peatones muy deteriorado.



Foto 7. PK 1+380, sentido creciente. Incorporación margen derecho sin señalización horizontal, diferencia de cota por discontinuidad entre pavimentos.



Foto 8. PK 1+380, incorporación margen izquierdo sin ninguna señalización.



Foto 9. PK 1+460, sentido decreciente, vista general.



Foto 10. PK 1+530, incorporación margen derecho sin señalización. Cambio en el tipo de pavimento.



Foto 11. PK 1+750, sentido creciente, vista general glorieta.



Foto 12. PK 1+780, ramal glorieta. Marcas viales desgastadas.



Foto 13. PK 1+880, sentido creciente. Vista general, marcas viales desgastadas.



Foto 14. PK 2+000, sentido creciente. Vista general, marcas viales desgastadas.



Foto 15. PK 2+110, vista hacia sentido decreciente. Intersección margen derecho, marcas viales desgastadas.



Foto 16. PK 2+220, sentido creciente. Incorporación margen derecho sin señalización. Marcas viales desgastadas.



Foto 17. PK 2+270, sentido creciente. Parada de autobús en medio del carril derecho de acceso a la glorieta.



Foto 18. PK 2+480, incorporación margen izquierdo sin ninguna señalización y con cambio de rasante.



Foto 19. PK 2+630, vista hacia sentido decreciente.



Foto 20. PK 2+850, incorporación margen derecho. Señal de STOP antigua y a baja altura, sin señalización horizontal.



Foto 21. PK 2+880, sentido creciente. Intersección semaforizada, marcas viales y paso de peatones desgastados.



Foto 22. PK 2+890, intersección margen izquierdo, marcas viales en mal estado.



Foto 23. PK 2+920, incorporación margen derecho semaforizada y con señalización horizontal, sin señal de STOP. Marcas viales en mal estado.



Foto 24. PK 2+940, sentido creciente. Vista general, marcas viales en mal estado.



Foto 25. PK 3+060, sentido creciente, glorieta. Marcas de frenadas en la glorieta, incluso alguna atravesándola.



Foto 26. PK 3+100, sentido creciente. Vista general, paso de peatones desgastado.



Foto 27. PK 3+140, sentido decreciente. Señalización de Camino de Santiago y paso de peatones a continuación. Marcas viales desgastadas.



Foto 28. PK 2+480, vista hacia sentido creciente. Incorporación margen izquierdo sin señalización, no existe paso de peatones que dé continuidad a la acera.



En 2021 se mantiene el número de accidentes con respecto al año 2019 (9 accidentes), aumenta notablemente si se compara con el año 2020 (6 accidentes). El 70,21% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron colisiones (51,06% colisión frontolateral, 8,51% lateral, 6,38% múltiple y 4,26% frontal). Hubo un total de 47 accidentes con víctimas en los últimos 5 años, en ninguno de los cuales hubo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 27 fueron en sentido ascendente, 12 en sentido descendente y 8 mixto.

En los últimos 5 años, se produjeron 4 atropellos en los siguientes PKs:

- PK 1+800 → Motivo: No existe paso de peatones, aunque sí lo hay 10 metros después.
- PK 1+810 → Motivo: Conducción distraída.
- PK 2+220 (2 atropellos) → Motivos: Conducción distraída y no respetar la prioridad por parte del vehículo.

20.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las actuaciones realizadas en el tramo a lo largo de los años, en 2016 se eliminaron barreras arquitectónicas y se repararon aceras (PO/16/147.06). En febrero de 2017 se ejecutó el itinerario peatonal y ciclista PO-552, en los tramos Coruxo-As Roteas, A Estea, Priegue. En agosto de 2017 se repone la accesibilidad de las aceras y se hace una remodelación semafórica en el PK 2+950.

De junio 2019 a agosto de 2020 se ejecutaron las obras del proyecto PO/17/139.06: “Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020: MSV no entorno de TCA’s na estrada PO-552, PQ 1+100 a 5+600”.

20.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se propone para la mejora de la accidentalidad en este TCA:

- La instalación de bandas reductoras de velocidad en las inmediaciones de las glorietas.
- Mejora de las marcas viales y señalización horizontal en ambas glorietas.
- Mejora de las marcas viales en el tramo comprendido entre las glorietas.
- Mejora de las marcas viales en la intersección del PK 2+900.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs:
 - o 1+070: Ampliación isleta previa a la glorieta, añadir balizas en la mediana, mejora y acondicionamiento de las aceras existentes: Elevar bordillo.
 - o 1+430: Iluminación y señalización LED, prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores y posteriores al paso de peatones, mejora y acondicionamiento de las aceras existentes: Elevar bordillo.
 - o 1+625: Ampliación de las aceras, desbroce de márgenes, iluminación y señalización LED, prohibición de estacionamiento en los 10 metros anteriores y posteriores al paso de peatones.
 - o 1+810 y 2+360: Iluminación y señalización LED.
 - o 2+010: Iluminación, señalización LED y prohibición estacionamiento 20 metros antes (en sentido creciente), del paso de peatones (hay una salida de nave industrial).
 - o 2+260: Iluminación, señalización LED y estrechar la longitud de la parada de taxi.
 - o 2+790: Iluminación, señalización LED, mejora y acondicionamiento de las aceras existentes.
 - o Incluir avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.
- Modificación de la glorieta existente en el PK 3+060, reduciendo el anillo y dejando un único carril exterior para la circulación.
- Conectar carretera de Fragoselo con la glorieta en la Iglesia de Coruxo, tal y como se indica en el anexo 5.2 del presente documento:





20.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-552	1+000 – 3+300	1+750	7	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+770	-	Marcas viales en intersecciones	560,00 €	NO
		1+850	3	Marcas viales	280,00 €	NO
		2+300	8	Marcas viales en intersección	420,00 €	NO
		2+350	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		2+900	1	Marcas viales	420,00 €	NO
		2+530	8	Ejecución nuevo vial propuesto	583.080,00 €	SÍ
				Estimación expropiación necesaria para ejecución del vial de longitud 320 metros.	285.000,00 €	
		TODO EL TRAMO	47	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
TOTAL					872.505,88 €	

21) TCA PO-552, PK 10.6-13.9

21.1. ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD

Tramo que discurre desde Vilameán hasta A Ramallosa, al lado de Baiona. Los accidentes se localizan principalmente en los PK 12+000 y 13+000. En menor medida, (3 accidentes en cada punto), nos encontramos los Pks 11+000, 12+900 y 13+300.

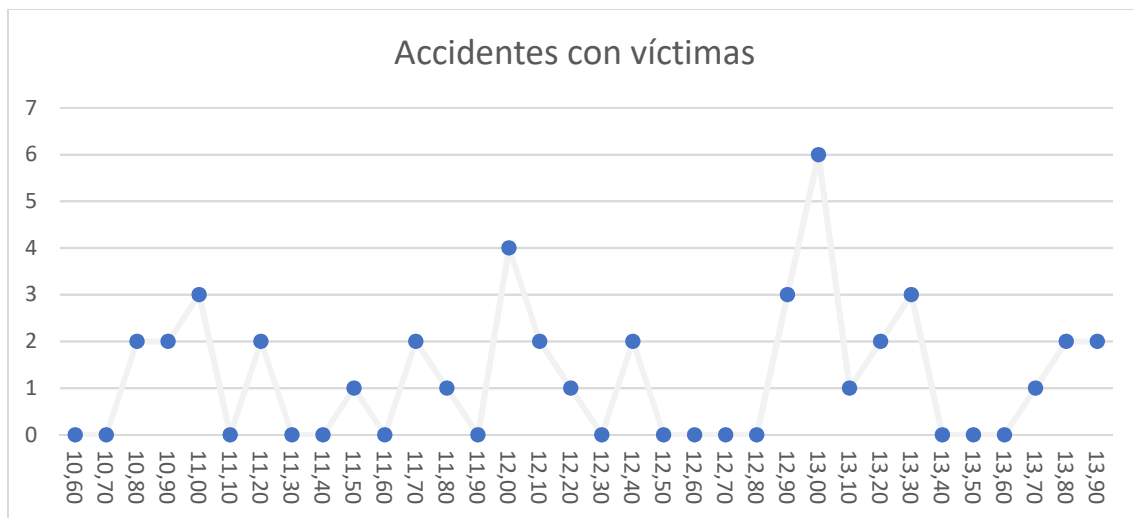


Foto 1. PK 10+600, sentido creciente, inicio del tramo vista general.



Foto 2. PK 10+600, sentido decreciente, vista general.



Foto 3. PK 10+720, sentido creciente. Incorporación margen izquierdo, pavimento agrietado, marcas viales desgastadas.



Foto 4. PK 10+750, sentido creciente. Vista general glorieta, marcas viales desgastadas.



Foto 5. PK 10+920, sentido creciente. Paso de peatones y marcas viales desgastadas.



Foto 6. PK 10+960, incorporación margen izquierdo. Señal de STOP antigua y en muy mal estado, medio oculta por la vegetación. Señalización horizontal desgastada. Sin señal de dirección obligatoria a la derecha.



Foto 7. PK 11+100, sentido creciente, incorporación margen derecho sin señalización. Cambio de rasante.



Foto 8. PK 11+130, sentido creciente, vista general glorieta, marcas viales desgastadas.



Foto 9. PK 11+290, incorporación margen derecho sin señalización, cambio de rasante.



Foto 10. PK 11+500, intersección margen izquierdo, señalización horizontal desgastada.



Foto 11. PK 11+890, sentido decreciente, vista general.



Foto 12. PK 12+010, sentido decreciente, intersección semaforizada. Paso de peatones y marcas viales desgastados.



Foto 13. PK 12+120, incorporación margen derecho, señalización horizontal desgastada.



Foto 14. PK 12+310, sentido creciente, vista general. Peatones cruzando por el medio de la calzada.



Foto 15. PK 12+540, incorporación margen derecho sin señalización. Marcas viales desgastadas.



Foto 16. PK 12+690, sentido decreciente, paso de peatones desgastado.



Foto 17. PK 12+780, vista hacia sentido creciente, glorieta. Marcas viales desgastadas y señalización horizontal de ceda en mal estado.



Foto 18. PK 12+820, sentido creciente. Ramal glorieta, marcas viales desgastadas y señalización horizontal de ceda en mal estado. Paso de peatones al salir de la curva.



Foto 19. PK 12+860, sentido creciente, parada de autobús en medio del carril derecho de circulación.



Foto 20. PK 12+950, sentido creciente, paso de peatones con señalización led en medio de la curva, cuatro carriles de circulación. Refugio para peatones en la mitad del paso.



Foto 21. PK 13+010, sentido creciente, glorieta. Marcas viales, señalización horizontal de la isleta y señalización horizontal de ceda en mal estado.



Foto 22. PK 13+090, sentido creciente. Marcas viales, señalización horizontal de la isleta y paso de peatones en mal estado.



Foto 23. PK 13+200, incorporación margen izquierdo desde aparcamiento sin señalización de STOP.



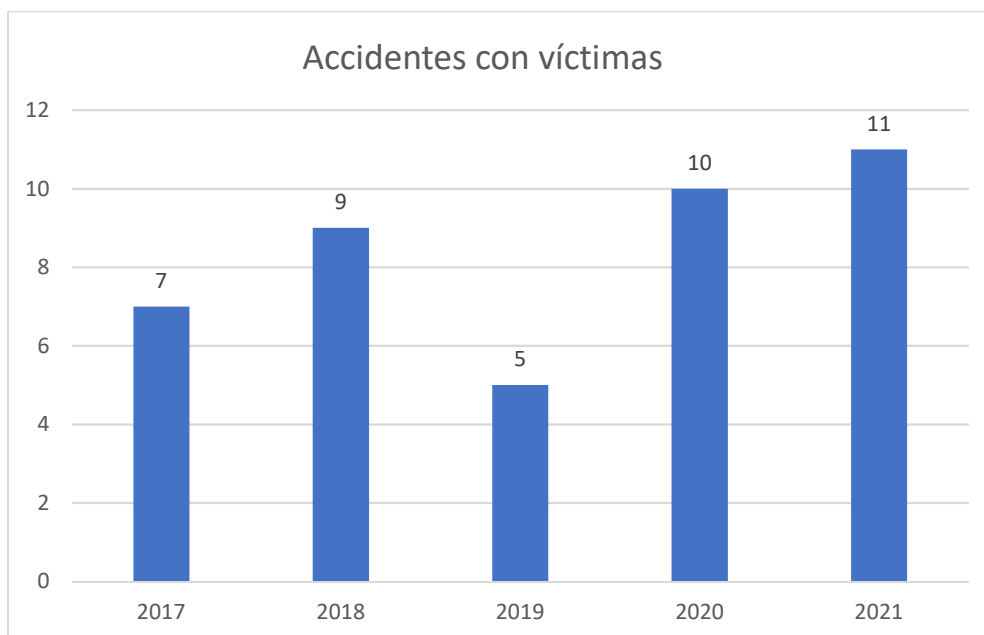
Foto 24. PK 13+200, sentido decreciente, vista general, marcas viales en mal estado.



Foto 25. PK 13+730, sentido creciente, glorieta. Marcas viales, paso de peatones, señalización horizontal de ceda e isletas en mal estado.



Foto 26. PK 13+830, incorporación margen izquierdo. Señal de STOP en mal estado, sin señalización horizontal. Discontinuidad en el pavimento.



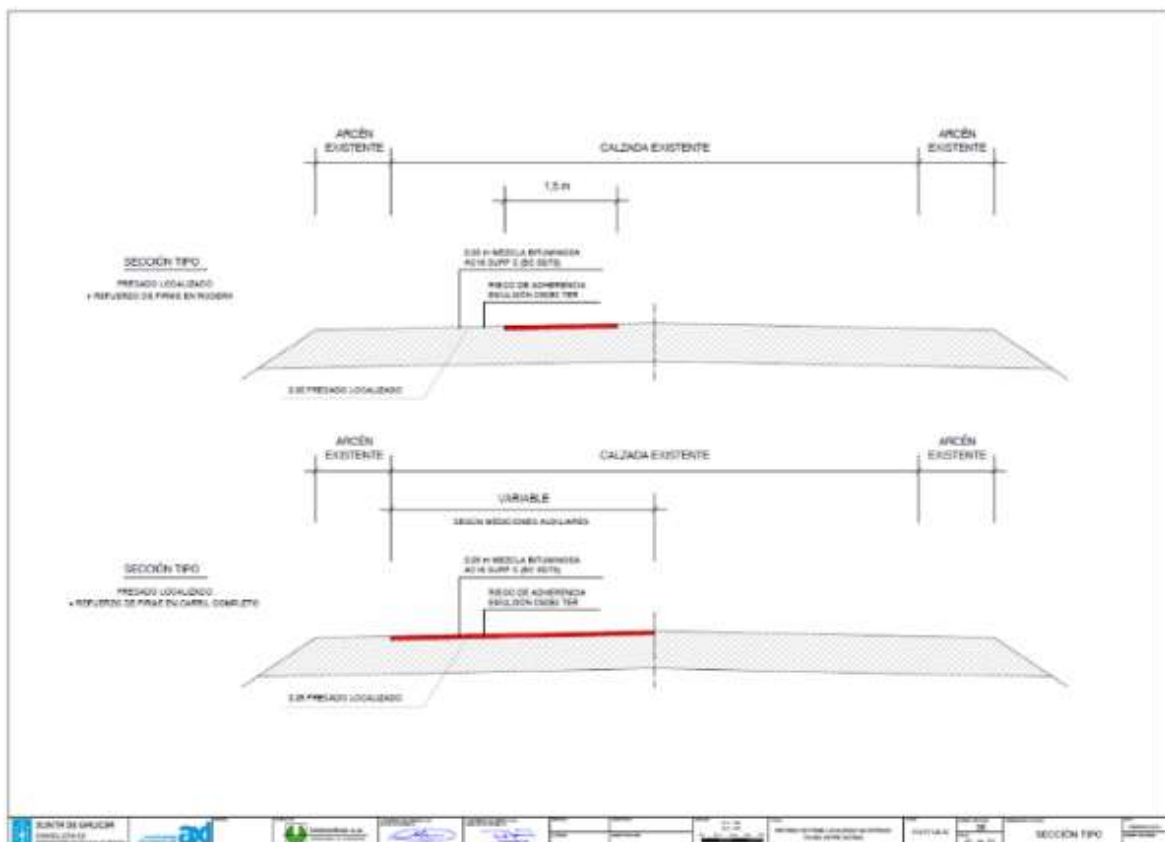
Tendencia ascendente en el número de accidentes, alcanzando 11 accidentes en el año 2021, la mayor cifra en número de accidentes con víctimas de los últimos cinco años. El 33,33% de los accidentes con víctimas registrados entre 2017 y 2021 fueron alcances, seguidos de las colisiones frontolaterales (21,43%). De los 42 accidentes que tuvieron lugar en los últimos 5 años, ninguno tuvo víctimas mortales. En cuanto al reparto por sentidos, 20 accidentes fueron en sentido ascendente, 19 en sentido descendente y 3 mixto.

En los últimos 5 años, se producen 4 atropellos en los siguientes PKs:

- PK 10+930 → Motivo: No respetar prioridad por parte del vehículo.
- PK 12+400 → Motivo: Desconocido.
- PK 12+900 → Motivo: No respetar la prioridad por parte del vehículo.
- PK 12+930 → Motivo: Conducción distraída.

21.2. ACTUACIONES DE MEJORA REALIZADAS

En cuanto a las mejoras realizadas en este tramo, en noviembre de 2019 se inició el refuerzo del firme localizado en la carretera PO-552, entre otras, de clave PO/17/126.02. Además, según el Plan de Seguridad Viaria de Galicia 2016-2020, de abril a diciembre de 2020 se ejecutó la obra: “MSV en el entorno del TCA en la carretera PO-552, entre los PK 10+600 y 13+800”, según PO/16.140.06.



21.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Se proponen las siguientes medidas:

- Construcción de una glorieta en el PK 12+100.
- Mejora de seguridad vial en los pasos de peatones de los PKs:
 - 10+720: Acera en el margen derecho en sentido creciente. Iluminación y señalización LED.
 - 10+920: Iluminación, señalización LED, modificación de ubicación de la parada de autobús, acondicionamiento y mejora de la acera.
 - 11+720: Iluminación, señalización LED, sobreelevación del paso, prohibición estacionamiento 10 metros antes y después del paso, señalización aviso zona escolar, mejora y acondicionamiento de las aceras.
 - 11+960: Iluminación, señalización LED, mejora y acondicionamiento de las aceras.
 - 12+650: Iluminación, señalización LED, sobreelevación del paso.
 - 12+750: Iluminación, señalización LED, ampliación isleta de la glorieta y acondicionamiento del bordillo de la acera: Misma altura y pintado de amarillo.
 - 12+830: Iluminación y señalización LED.
 - 12+950: Iluminación y señalización LED, mejora y acondicionamiento de las aceras.
 - 13+090: Iluminación, señalización LED, mejora del vallado, creación de una senda en el margen izquierdo desde la glorieta del PK 12+900.
 - 13+300: Iluminación, señalización LED, modificación de la ubicación de la parada de autobús, prohibición estacionamiento en los 10 metros posteriores en sentido creciente al paso de peatones, mejora del vallado, prolongación de la senda.
 - 13+680: Iluminación, señalización LED, mejora y acondicionamiento de los arceles y la senda.
 - 13+780: Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, mejora y acondicionamiento de la acera.
 - 13+880: Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, estrechamiento carril izquierdo en sentido creciente y ampliación de acera.
- Incluir avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.



21.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

TCA	PK inicio – PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-552	10+600 – 13+900	10+720	-	Iluminación, señalización LED, acera	5.762,96 €	NO
		10+920	2	Iluminación, señalización LED, modificación de ubicación de parada de autobús, acondicionamiento y mejora de acera	6.882,96 €	NO
		11+720	2	Iluminación, señalización LED, prohibición de estacionamiento 10 metros antes y después del paso, señalización aviso zona escolar, acondicionamiento y mejora de acera	7.092,96 €	NO
		11+960	4	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de acera	5.762,96 €	NO
		12+100	2	Glorieta	210.211,35 €	NO
		12+650	-	Iluminación, señalización LED, sobreelevación del paso	4.436,74 €	NO
		12+750	-	Iluminación, señalización LED, ampliación isletas de glorieta, acondicionamiento y mejora de acera	6.812,96 €	NO
		12+830	3	Iluminación y señalización LED	2.144,40 €	NO
		12+950	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de acera	5.762,96 €	NO
		13+090	6	Iluminación, señalización LED, mejora de vallado, creación de senda	7.162,96 €	NO
		13+300	3	Iluminación, señalización LED, modificación de ubicación de parada de autobús, prohibición de estacionamiento, mejora de vallado, prolongación de senda	9.682,96 €	NO
		13+680	-	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de arcones y senda	7.162,96 €	NO
		13+780	1	Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, acondicionamiento y mejora de acera	6.462,96 €	NO
		13+880	2	Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, estrechamiento carril y ampliación de acera	7.582,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	42	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.848,00 €	NO
TODO EL TRAMO	42	Marcas viales en intersecciones	1.400,00 €	NO		
TOTAL					296.173,05 €	

2. PRIORIZACIÓN DE ACTUACIONES

Para la priorización de actuaciones se ha empleado el criterio de relación del número de accidentes por kilómetro dentro de los TCA, ponderado teniendo en cuenta la evolución (muy positiva, positiva, negativa o neutra) de la accidentalidad a lo largo del período analizado (2017-2021).

A continuación, se presenta el listado de tramos ordenado según este criterio:

Ctra.	PK Inicio	PK Fin	L	Nº Acc	acc/km	2017 Acc.	2018 Acc.	2019 Acc.	2020 Acc.	2021 Acc.	2017-2021 Nº Acc total	2017-2021 acc/km	Promedio últimos 3 años acc/km	Promedio últimos 2 años acc/km	Promedio último año acc/km	EVOLUCIÓN
PO-552	1,0	3,3	2,4	47	19,58	7	16	9	6	9	47	19,58	10,00	6,25	3,75	Negativa
PO-551	10,1	11,1	1,1	16	14,55	5	2	1	3	5	16	14,55	8,18	7,27	4,55	Negativa
PO-552	10,6	13,9	3,4	42	12,35	7	9	5	10	11	42	12,35	7,65	6,18	3,24	Negativa
PO-340	17,9	18,9	1,1	13	11,82	2	2	3	2	4	13	11,82	8,18	5,45	3,64	Negativa
AC-552	28,5	30,2	1,8	19	10,56	2	3	2	5	7	19	10,56	7,78	6,67	3,89	Negativa
AC-523	0,0	2,2	2,3	24	10,43	1	4	5	5	9	24	10,43	8,26	6,09	3,91	Negativa
PO-549	8,4	9,8	1,5	15	10,00	3	2	3	3	4	15	10,00	6,67	4,67	2,67	Negativa
AC-552	22,8	24,0	1,3	11	8,46	2	2	1	3	3	11	8,46	5,38	4,62	2,31	Negativa
PO-404	0,5	1,6	1,2	10	8,33	1	5	1	1	2	10	8,33	3,33	2,50	1,67	Negativa
AC-862	1,9	4,5	2,7	45	16,67	11	5	14	3	12	45	16,67	10,74	5,56	4,44	Negativa
PO-315	0,0	1,7	1,8	23	12,78	3	8	4	6	2	23	12,78	6,67	4,44	1,11	Neutra
PO-550	8,4	9,4	1,1	13	11,82	2	3	5	2	1	13	11,82	7,27	2,73	0,91	Neutra
PO-549	3,9	4,9	1,1	12	10,91	3	3	1	2	3	12	10,91	5,45	4,55	2,73	Neutra
AC-174	2,8	3,7	1,0	10	10,00	7	0	1	4	2	14	14	7,00	6,00	2,00	Positiva
PO-325	4,5	5,4	1,0	13	13,00	6	4	1	2	0	13	13,00	3,00	2,00	0,00	Positiva
PO-325	2,2	3,9	1,8	23	12,78	8	6	6	0	3	23	12,78	5,00	1,67	1,67	Positiva
PO-325	11,5	13,3	1,9	23	12,11	7	3	10	2	1	23	12,11	6,84	1,58	0,53	Positiva
LU-862	83,4	85,1	1,8	21	11,67	7	7	4	1	2	21	11,67	3,89	1,67	1,11	Positiva
AC-552	74,3	75,3	1,1	10	9,09	3	0	3	3	1	10	9,09	6,36	3,64	0,91	Positiva
PO-331	1,3	2,3	1,1	10	9,09	3	2	2	2	1	10	9,09	4,55	2,73	0,91	Positiva
AC-221	2,8	3,9	1,2	10	8,33	3	2	2	2	1	10	8,33	4,17	2,50	0,83	Positiva

3. VALORACIÓN FINAL ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES

Una vez llevada a cabo la priorización de actuaciones se ha procedido a la valoración de todas ellas, con objeto de definir la inversión total necesaria para la completa implantación de la Estrategia de Actuación en Tramos de Concentración de Accidentes.

Por ello, para realizar esta valoración se ha definido, en los tramos en los que no existían proyectos previos, una valoración económica estimada de las actuaciones a realizar tomando como referencia los precios de la Base de Precios de la Axencia Galega de Infraestruturas y la Orden Circular 3/2021 de Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras. Con estos condicionantes se ha obtenido la valoración de actuaciones que figura en la tabla siguiente:

Tabla 1: Valoración económica completa de actuación en todos los tramos del estudio

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓ N (S/N)
AC-174	2+800 - 3+700	TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.800,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Adecuación accesibilidad de las aceras	1.400,00 €	NO
		3+100	1	Desbroce de márgenes	826,00 €	NO
		3+600	2	Mejora de señalización vertical y horizontal	2.100,00 €	NO
		3+550	2	Iluminación específica y señalización LED	3.002,16 €	NO
		3+550	2	Corrección acceso previo e igualar bordillo	350,00 €	NO
		3+700	2	Iluminación específica y señalización LED	3.002,16 €	NO
		3+750	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
TOTAL					14.545,26 €	
AC-221	2+800 - 3+900	2+600	-	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		2+800	1	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		3+380	1	Modificación parada de autobús	2.800,00 €	NO
		3+500	1	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		3+900	-	Señalización zona con curvas	222,10 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Desbroce de márgenes	2.450,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Limitación de velocidad a 60 km/h	928,65 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Rehabilitación del firme	140.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Cunetas de seguridad	1.540,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Adecuación accesibilidad de las aceras	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Ejecución de nueva senda (longitud 1,1km)	253.878,92 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.240,00 €	NO
TOTAL					406.125,95 €	
AC-523	0+000 - 2+200	0+000 - 1+770	4	Reducción de ancho de carril	16.451,95 €	NO
		1+800	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Limpieza de márgenes y cunetas	3.557,40 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Limitación de velocidad a 60 km/h	464,32 €	NO
		TODO EL TRAMO	24	Rehabilitación del firme	280.000,00 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
		TRAMOS INTERMEDIOS DISCONTINUOS	-	Instalación de barrera de protección lateral ambos márgenes	101.255,44 €	NO
TOTAL					402.794,05 €	
AC-552	22+800 - 24+000	22+900	-	Señalización horizontal en intersección	644,00 €	NO
		23+200	5	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		23+200	5	Ampliación isletas de la glorieta	1.680,00 €	NO
		23+700	2	Señalización horizontal en intersección	644,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	11	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	980,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	11	Limitación de velocidad a 60 km/h	464,32 €	NO
		23+200	5	Sustitución de señalización vertical por señalización vertical con led (ceda el paso, sentido obligatorio y señal de rotonda)	2.856,00 €	NO
TOTAL					8.333,26 €	
AC-552	28+500 - 30+200	29+100	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		28+400	-	Nueva glorieta	210.211,35 €	NO
		29+500	3	Acera de L=150 metros	560,00 €	NO
		29+800	1	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
		29+750	1	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	308,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	19	Limitación de velocidad a 50 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					214.008,62 €	
AC-552	74+300 - 75+300	74+700	2	Desbroce de márgenes	826,00 €	NO
		74+800	3	Construcción de una glorieta según AC/06/140.01.75	720.724,64 €	NO
		74+900	2	Señalización vertical y horizontal en incorporaciones	700,00 €	NO
TOTAL					722.250,64 €	

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
AC-862	1+900 - 4+500	TODO EL TRAMO	45	Ejecución del proyecto AC/18/139.06	185.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	45	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	3.388,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	45	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	2.800,00 €	NO
TOTAL					191.188,00 €	
LU-862	83+400 - 85+100	83+200	-	Señalización de zona urbana	314,37 €	NO
		83+400	-	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones; Modificar aparcamiento: En forma de espiga	840,00 €	NO
		83+750	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		83+950	2	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones	420,00 €	NO
		83+990	2	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones	420,00 €	NO
		84+100	2	Modificar aparcamiento: En forma de espiga	420,00 €	NO
		84+210	3	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		84+520	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		84+570	1	Mejora de las marcas viales; Paso de peatones elevado	1.854,58 €	NO
		84+900	1	Prohibición estacionamiento 10 m antes del paso de peatones; Paso de peatones elevado	1.854,58 €	NO
		85+100	3	Señalización zona urbana	314,37 €	NO
		TODO EL TRAMO	21	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.540,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	21	Limitación de velocidad a 30 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					12.745,96 €	
PO-315	0+000 - 1+700	TODO EL TRAMO	23	Señalización de los accesos desde vías municipales	2.675,80 €	NO
		0+000	1	Marcas viales	560,00 €	NO
		1+100	1	Pintado marcas viales prohibición	420,00 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓ N (S/N)
				estacionamiento		
		1+180	2	Actualización señales verticales y espejos	718,20 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Adecuación y acondicionamiento de las aceras y sus márgenes	35.700,00 €	NO
		1+350	-	Colocación de espejos	1.016,40 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Rehabilitación del firme	20.000,00 €	NO
		1+800	-	Señalización zona con curvas	240,97 €	NO
		0+620	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		0+905	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
		1+145	1	Paso de peatones elevado	1.434,58 €	NO
TOTAL					65.635,11 €	
PO-325	2+200 - 3+900	2+200	1	Marcas viales en intersecciones	420,00 €	NO
		2+860	2	Marcas viales en intersecciones	840,00 €	NO
		2+930	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		3+050	6	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		3+800	1	Mejora de señalización vertical y horizontal	1.260,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Limitación de velocidad a 50 km/h	464,32 €	NO
		2+530	1	Ejecución del vial adjunto que une institutos y colegios	583.080,00 €	Sí
				Estimación de la expropiación para la ejecución del vial de longitud 600 metros	675.000,00 €	
		3+340	1	Ejecución nueva propuesta de conexión	291.540,00 €	Sí
				Estimación de la expropiación para la ejecución del vial propuesto de longitud 300 metros	420.000,00 €	
TOTAL					1.974.734,20 €	
PO-325	4+500 - 5+400	5+000	3	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+020	2	Continuación de carril bici durante 150 metros	1.400,00 €	NO
		5+100	4	Señalización LED, ampliación isletas de la glorieta, instalación de hitos de arista y sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		5+200	2	Señalización LED, marcas viales de prohibición	6.462,96 €	NO

TCA	Pk inicio - Pk fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
				de estacionamiento, instalación de hitos de arista y sobreelevación del paso		
		5+300	1	Señalización LED, nueva ubicación de parada de autobús, marcas viales de prohibición de estacionamiento y sobreelevación del paso	9.262,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Rehabilitación del firme y mejora de iluminación	140.000,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Mediana cebreada delimitadora de los sentidos	700,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Desbroce de márgenes	1.260,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
TOTAL					168.629,82 €	
PO-325	11+500 - 13+300	11+500	8	Iluminación, señalización LED, marcas viales de prohibición de estacionamiento, prolongación acera y carril bici	6.462,96 €	NO
		11+550	8	Iluminación, señalización LED, hitos de arista, prolongación acera y carril bici	6.042,96 €	NO
		11+700	1	Iluminación, señalización LED, marcas viales de prohibición de estacionamiento, prolongación acera y carril bici	6.462,96 €	NO
		11+970	-	Marcas viales en intersección	700,00 €	NO
		12+430	4	Iluminación, señalización LED, hitos de arista, prolongación acera y carril bici	6.042,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	23	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	2.156,00 €	NO
		12+500	4	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		12+750	-	Marcas viales en intersección	1.260,00 €	NO
		13+300	1	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
TOTAL					31.257,72 €	
PO-331	1+300 - 2+300	1+300	-	Señalización vertical y horizontal en las	980,00 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓ N (S/N)
				incorporaciones		
		1+300	-	Realización de glorieta según PO/08/168.06	73.780,00 €	NO
		1+500	2	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+670	1	Señalización LED zona escolar, iluminación, adecuación vallado existente, sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		1+820	2	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	308,00 €	NO
		1+850	2	Señalización LED zona escolar, iluminación, adecuación vallado existente, sobreelevación del paso	6.462,96 €	NO
		1+900	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Limitación de velocidad a 30 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					90.588,12 €	
PO-340	17+900 - 18+900	18+110	4	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	308,00 €	NO
		18+200	4	Ejecución glorieta según PO/07/273.06	404.295,62 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Rehabilitación de capa de rodadura	50.000,00 €	NO
		18+650	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Desbroce y limpieza de márgenes y señalización específica en curvas	4.088,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Instalación de paneles direccionales con luces LED	315,00 €	NO
		ZONA ESCOLAR	-	Limitación de velocidad a 30 km/h y señalización específica	464,32 €	NO
TOTAL					460.535,88 €	
PO-404	0+500 - 1+600	0+800	7	Paneles direccionales LED	1.094,91 €	NO
		0+780	7	Ejecución de nueva glorieta	252.253,62 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Rehabilitación del firme	141.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Desbroce de márgenes	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	10	Señalización vertical y horizontal en las	1.120,00 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
				incorporaciones		
TOTAL					397.268,54 €	
PO-549	3+900 - 4+900	4+600	3	Iluminación específica, señalización LED, marcas viales	5.202,96 €	NO
		4+200	2	Reordenación del tráfico	1.820,00 €	NO
		4+600	3	Reordenación del tráfico	1.820,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	12	Señalización vertical y horizontal en las incorporaciones	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	12	Limitación de velocidad a 40 km/h	464,32 €	NO
TOTAL					10.707,28 €	
PO-549	8+400 - 9+800	8+640	1	Marcas viales en intersección	700,00 €	NO
		9+000	2	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+050	2	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+170	1	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+350	4	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+460	3	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+800	1	Iluminación específica y señalización LED	4.502,96 €	NO
		9+300	4	Prolongación hitos de arista y balizas especiales	1.400,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	15	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
TOTAL					29.733,76 €	
PO-550	8+400 - 9+400	8+450	4	Eliminación paso de peatones	700,00 €	NO
		8+600	-	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		8+850	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
		9+030	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		9+330	3	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		9+420	1	Iluminación específica, señalización LED, repintado de marcas viales, balizas especiales, ampliación y adecuación de las aceras	6.882,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	13	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.232,00 €	NO
TOTAL					36.346,80 €	
PO-551	10+100 - 11+100	10+180	4	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+320	2	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+400	-	Señalización zona con curvas	1.776,77 €	NO
		10+600	1	Paneles direccionales	2.189,82 €	NO
		10+780	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+860	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de las aceras	6.462,96 €	NO
		10+850	3	Marcas viales intersección	420,00 €	NO
		11+100	3	Iluminación, señalización LED, mejora y acondicionamiento de accesos y marcas viales, ampliación de las aceras, colocación de balizas y prohibición estacionamiento	6.882,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	16	Señalización de los accesos desde vías municipales	1.574,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	16	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.848,00 €	NO
TOTAL					40.543,39 €	

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
PO-552	1+000 - 3+300	1+750	7	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		1+770	-	Marcas viales en intersecciones	560,00 €	NO
		1+850	3	Marcas viales	280,00 €	NO
		2+300	8	Marcas viales en intersección	420,00 €	NO
		2+350	-	Bandas reductoras de velocidad	1.064,94 €	NO
		2+900	1	Marcas viales	420,00 €	NO
		2+530	8	Ejecución nuevo vial propuesto	583.080,00 €	SÍ
				Estimación expropiación necesaria para ejecución del vial de longitud 320 metros.	285.000,00 €	
		TODO EL TRAMO	47	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	616,00 €	NO
TOTAL					872.505,88 €	
PO-552	10+600 - 13+900	10+720	-	Iluminación, señalización LED, acera	5.762,96 €	NO
		10+920	2	Iluminación, señalización LED, modificación de ubicación de parada de autobús, acondicionamiento y mejora de acera	6.882,96 €	NO
		11+720	2	Iluminación, señalización LED, prohibición de estacionamiento 10 metros antes y después del paso, señalización aviso zona escolar, acondicionamiento y mejora de acera	7.092,96 €	NO
		11+960	4	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de acera	5.762,96 €	NO
		12+100	2	Glorieta	210.211,35 €	NO
		12+650	-	Iluminación, señalización LED, sobreelevación del paso	4.436,74 €	NO
		12+750	-	Iluminación, señalización LED, ampliación isletas de glorieta, acondicionamiento y mejora de acera	6.812,96 €	NO
		12+830	3	Iluminación y señalización LED	2.144,40 €	NO
		12+950	3	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de acera	5.762,96 €	NO

TCA	Pk inicio - PK fin	PK	Nº ACCIDENTES (ÚLTIMOS 5 AÑOS)	ACTUACIÓN	IMPORTE	EXPROPIACIÓN (S/N)
		13+090	6	Iluminación, señalización LED, mejora de vallado, creación de senda	7.162,96 €	NO
		13+300	3	Iluminación, señalización LED, modificación de ubicación de parada de autobús, prohibición de estacionamiento, mejora de vallado, prolongación de senda	9.682,96 €	NO
		13+680	-	Iluminación, señalización LED, acondicionamiento y mejora de arcenes y senda	7.162,96 €	NO
		13+780	1	Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, acondicionamiento y mejora de acera	6.462,96 €	NO
		13+880	2	Iluminación, señalización LED, desbroce de márgenes, estrechamiento carril y ampliación de acera	7.582,96 €	NO
		TODO EL TRAMO	42	Avisador acústico en pasos de peatones semaforizados	1.848,00 €	NO
		TODO EL TRAMO	42	Marcas viales en intersecciones	1.400,00 €	NO
TOTAL					296.173,05 €	
TOTAL					6.446.651,28 €	

4. ANEXOS

4.1. ANEXO 1: PROPUESTAS PARA EL TCA 11) PO-325, PK 2.2-3.9

Ambas alternativas 1 y 2, se diseñan con cuñas de aceleración y deceleración de 30 m de longitud. Se implementa carril central para giros a la izquierda. Para evitar afectar a una vivienda en la margen izquierda, se reduce el radio en la carretera para realizar la ampliación de calzada en el margen derecho donde se afectaría a cierres y fincas.

ALTERNATIVA 1: PK 3+340: Nueva carretera de 300 m de longitud. Inicio en la intersección existente con carretera EP-2003. Las casas existentes en esta intersección impiden hacer una cuña de deceleración y obligan a un ancho mínimo puntual para la calzada de 4,50 m.



ALTERNATIVA 2: PK 3+470: Nueva carretera de 300 m de longitud. Inicia con una nueva intersección en carretera EP-2003. Se diseñan abocines de radio 15 m en esta intersección.



4.2. ANEXO 2: PROPUESTAS CORRESPONDIENTES AL TCA 20) PO-552, PK 1.0-3.3

Nueva carretera de 320 m de longitud. Se diseña nueva glorieta para conectar con el viario existente. El trazado está condicionado por el rego do Vao que discurre longitudinal a la traza en parte de esta y un lavadero (posiblemente protegido).

