

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
Y URBANISMO**
**DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS  
SUBDIRECCION GENERAL DE CONSERVACION Y EXPLOTACION**

Hoja n.º \_\_\_\_\_

N/R.:

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

Dpto. - Estado Segovia Dirección General de Carreteras Subdirección de Segovia <b>15 FEB 1991</b> <b>ENTRADA</b> Núm. <u>154</u>
---

**NOTA DE SERVICIO**

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

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

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

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

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

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

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

Madrid a 1 de Febrero de 1990

 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE  
CONSERVACION Y EXPLOTACION

  
 Fdo: Juan Fco. Lázcano Acedo.

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

VELOCIDAD = 20 km/h

Tabla - 1.1.

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

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

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