

## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/18492

19/10/2017

51914

**AUTOR/A:** LASARTE IRIBARREN, José Javier (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el concepto del calmado de tráfico y las medidas que conlleva, persiguen la aminoración de la velocidad por parte de los vehículos en aquellas zonas especialmente sensibles donde no se consigue mediante otros medios. Por ello se emplean, entre otros dispositivos, los denominados reductores de velocidad o, más comúnmente, conocidos como “resaltos”.

La instalación de los reductores de velocidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), única red de carreteras de la que es titular y tiene competencia el Ministerio de Fomento, está regida por la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, aprobada por la Orden Ministerial FOM/3053/2008<sup>1</sup>. El cumplimiento de esta Instrucción se restringe exclusivamente a la red viaria estatal (RCE) ya que sobre las otras vías, cuya titularidad no es del Estado, no es de aplicación por no ser considerada normativa básica y, consecuentemente, no tener competencias regulatorias. No obstante, nada impide que las otras Administraciones que gestionan esas otras vías (Comunidades Autónomas, Diputaciones, Ayuntamientos, etc.) puedan aplicarla mientras no dispongan de una regulación específica, si así lo consideran oportuno.

El objetivo principal de los dispositivos regulados en la citada Instrucción del Ministerio de Fomento (reductores de velocidad y bandas transversales de alerta), es la de favorecer la mejora de la seguridad vial, armonizando la disposición de los elementos que faciliten calmar el tráfico rodado o alertar al conductor ante determinadas situaciones conflictivas, en determinadas condiciones y zonas de la vía, primando este objetivo general frente a otros aspectos como la comodidad o la fluidez.

Concretamente, con los reductores de velocidad se persigue conseguir un “calmado del tráfico”, aminorando y manteniendo unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía, para así disminuir el riesgo de siniestros graves y proteger, especialmente, la integridad de los usuarios vulnerables de la vía (peatones, etc.), reduciendo

---

<sup>1</sup>BOE nº 261 de 29 de octubre de 2008 en el que se publica la Orden FOM/30153/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.



las consecuencias de los posibles accidentes (debe tenerse en cuenta que la probabilidad de que un peatón muera atropellado por un vehículo se incrementa exponencialmente con el aumento de la velocidad de éste)<sup>2</sup>. Por ello deben instalarse en travesías o zonas urbanas y residenciales. A este respecto, debe subrayarse que la red estatal de carreteras (RCE) es una red con una longitud de unos 26.400 km, lo que supone aproximadamente el 16% de la longitud total de las carreteras españolas, y es de gran calidad, dado que más del 40% de las carreteras se corresponden con vías de gran capacidad -autovías y autopistas-. Y su función principal es la de recoger el tráfico de largo recorrido y, por tanto, las vías discurren, en su gran mayoría, por zonas fuera de poblaciones; es decir, esta red apenas cuenta con vías urbanas o calles, lugares donde suelen disponerse los “resaltos” o reductores de velocidad y, por tanto, donde mayor incidencia pueden tener sobre los vehículos de emergencia. Así, la Instrucción del Ministerio de Fomento prohíbe, en general, la instalación de reductores de velocidad en tramos de carreteras fuera de poblado y además establece ciertas limitaciones para su instalación en las travesías.

No obstante, es preciso indicar que la Dirección General de Carreteras del Ministerio Fomento, encargada de la gestión de la red de carreteras estatal (RCE), en la elaboración de dicha Instrucción que los regula, ha tenido en consideración los posibles efectos de la implantación de los mismos sobre los diferentes colectivos de usuarios de las carreteras.

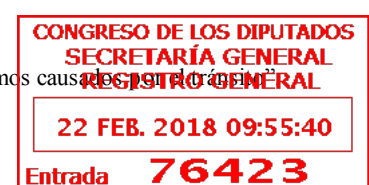
En este sentido, cabe reseñar que estos dispositivos están diseñados para que no supongan un obstáculo ni tenga consecuencias negativas su rebase para la velocidad de paso establecida. Por ello, la presencia de reductores de velocidad en la calzada debe estar señalizada y ser acorde con la limitación de velocidad.

Los mayores inconvenientes que estos dispositivos suponen para los vehículos, en general, y sus ocupantes, se originan al ser rebasados a una velocidad inadecuada, superior a la velocidad que está señalizada y para la que han sido proyectados; es decir, las molestas derivadas de las aceleraciones verticales ocasionadas a los vehículos se producen si se franquean a mayor velocidad para la que se han instalado y señalizado.

Así pues, en la Instrucción se establecen criterios de implantación y diseño de dichos dispositivos de reducción de velocidad, estableciendo también ciertas limitaciones para su implantación. Dichos criterios han sido analizados con objeto de no crear mayores inconvenientes, más allá de los específicos para alcanzar su función, primando el bien colectivo general frente al particular.

En cualquier caso, en la propia Instrucción se recoge que deberá ser con la señalización, y no con los reductores de velocidad, el medio generalmente empleado para lograr en estos lugares singulares la reducción de velocidad y el aumento de la atención de los conductores, tratando de limitar la implantación de este tipo de dispositivos cuando no se haya conseguido aminorar la velocidad con otros medios.

<sup>2</sup> Organización Mundial de la Salud (2004) “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico”





Por último, se señala que los reductores de velocidad, a pesar de ciertas incomodidades que pueden ocasionar, se han mostrado como elementos eficaces para mejorar la seguridad vial en determinados tramos y zonas de las infraestructuras viales y ante determinadas circunstancias de la circulación, y son dispositivos utilizados tanto a nivel internacional como nacional. En este sentido, se indica que las dimensiones y criterios recogidos en la instrucción del Ministerio de Fomento para los reductores de velocidad no sólo se asemejan a los que se emplean en países europeos como Holanda, Dinamarca o Suiza<sup>3</sup>, sino que también son similares a los recogidos en normativas específicas para viarios de Comunidades Autónomas y Diputaciones, como Madrid<sup>4</sup> o Bizkaia<sup>5</sup>.

Por ello, se va a continuar con la utilización de este tipo de dispositivos para incrementar la seguridad vial, si bien de una manera selectiva y restrictiva, de acuerdo con los criterios establecidos en las disposiciones técnicas de aplicación, que se irán revisando y actualizando según vaya avanzando el desarrollo tecnológico en este campo.

Madrid, 22 de febrero de 2018

---

<sup>3</sup> Sanz Alduán, A. (2008) “Calmar el Tráfico. Pasos para una nueva cultura de movilidad urbana”.

<sup>4</sup> Orden de 17 de Febrero de 2004, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

<sup>5</sup> DECRETO FORAL de la Diputación Foral de Bizkaia 88/2010, de 22 de junio, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de Reductores de velocidad y Bandas Transversales de Alerta, en las travesías de la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.