



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/25742

10/01/2018

68647

AUTOR/A: SERRADA PARIENTE, David (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se informa que el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), se utiliza por el Ministerio de Fomento para referirse a los puntos peligrosos de la Red de Carreteras del Estado (RCE). Este concepto se asocia a la existencia de ciertos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características¹.

En principio, podría pensarse que el mayor riesgo se debe a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos, sin embargo, en la mayoría de los casos, la infraestructura no es el factor determinante de los accidentes. Así, se destaca que, de acuerdo con lo que se refleja en los partes de los agentes de tráfico, el estado o condición de la infraestructura apenas figura como factor principal concurrente en alrededor del 1% de los accidentes con víctimas.

Sin embargo, actuando sobre la infraestructura se pueden evitar y reducir las consecuencias de los accidentes en un mayor porcentaje, ya que no solo se eliminan posibles tramos peligrosos sino que también se diseñan y realizan mejoras en las vías y sus márgenes para que sean “carreteras benignas” o “carreteras que perdonan” –concepto asociado a que determinados errores de los conductores no conlleven la ocurrencia de accidentes o, al menos, de no evitarse, que las consecuencias de los mismos no sean muy lesivas-.

Así, se informa que la Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, identifica los TCA según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (que transpone dicha Directiva al ordenamiento jurídico español). La metodología usada fue la desarrollada en Orden Circular 30/2012, de 20 de junio de 2012, por la que se aprueban las Directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

Cabe señalar que para la identificación de los TCA, además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no solo los accidentes mortales y graves), se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona, así como el tráfico soportado por la vía. Se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas). Además, la metodología

¹ El concepto de “Punto Negro” es el de un tramo de carretera de 1 km en el que se han producido tres o más accidentes con víctimas en un año natural y usa por la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior.



sigue las pautas de uno de los métodos contemplados en el Manual de Seguridad Vial de la Asociación Mundial de la Carretera y es similar (en algunos casos más sofisticado) que el que se utiliza en países de nuestro entorno para la identificación de tramos de alta concentración de accidentes. En este sentido, se destaca que la mayoría de Administraciones con competencia en carreteras españolas han venido adoptando métodos.

Asimismo, cabe señalar que, a medida que se vaya reduciendo la accidentalidad general en el conjunto de la RCE, los valores medios establecidos para la identificación de los TCA irán siendo menores. Por ello, siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, por su propia definición, siempre se identificarán nuevos TCA, aunque cada vez concentrarán una menor accidentalidad.

Para que los usuarios de la RCE estén informados de la existencia de los TCA identificados, éstos se señalizan mediante carteles y sus ubicaciones están publicadas en la web del Ministerio de Fomento².

En este sentido, se informa que en la RCE en la provincia de Salamanca hay identificados un total de 0,5 km de TCA en un único tramo, lo que representa un 0,08% de la longitud total de la RCE en la provincia. En concreto, se encuentra identificado el TCA entre los puntos kilométricos 91,7 y 92,2 de la SA-20 (0,5 km de longitud).

Además de su señalización, la DGC ha llevado a cabo estudios detallados por técnicos auditores especialistas de cada uno de los TCA con objeto de identificar posibles elementos de la configuración de la vía y su entorno que pudiesen contribuir a la acumulación de accidentes en dicho tramos y sus aproximaciones y, de esta manera, proponer y definir medidas para su tratamiento.

De los estudios de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, algunas de las cuales se han realizado ya. Para el resto se está realizando una programación temporal, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias y tramitación administrativa requerida, para poderse llevar a cabo lo antes posible.

En este sentido, según el estudio específico realizado, la accidentalidad en el TCA de la SA-20 es debida, fundamentalmente, a alcances, ya que el TCA se localiza en una glorieta a distinto nivel que funciona como enlace entre cuatro itinerarios de alta intensidad:

- Autovía A-50 de Madrid a Salamanca
- Ronda Sur de Salamanca SA-20
- Carretera autonómica CL-510 de Salamanca a Alba de Tormes
- Vía urbana de acceso a Santa Marta de Tormes y Salamanca Este.





Así, se informa que el referido tramo ha sido objeto de las siguientes actuaciones:

- Refuerzo del balizamiento en la aproximación a la glorieta entre la SA-20 y la A-50, mediante colocación de señalización luminosa con leds en las señales verticales de limitación de velocidad a 40 km/h en el p.k. 92,000.
- Colocación de cartel en el interior de la glorieta con información de velocidad real a la que circula el vehículo que se aproxima y velocidad límite en la glorieta, también con leds y flashes intermitentes en las esquinas del cartel.
- Tala, poda de árboles y despeje de vegetación en ambas márgenes de la calzada de la glorieta, para mejorar la visibilidad de la misma en los accesos a la glorieta.
- Instalación de conductores eléctricos de iluminación y sistema de control de robo en los accesos a la glorieta y en el anillo de la glorieta.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, la Dirección General de Carreteras también realiza otras actuaciones específicas de seguridad vial, como las denominadas actuaciones preventivas, que complementan a las de tratamiento de los TCA, y que tienen por objeto eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

Debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza el Gobierno en la RCE persiguen mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de Seguridad Vial en las mismas, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido que en los últimos años (2012-2016), el riesgo de sufrir un accidente en RCE en Salamanca haya descendido un -33,3%, al pasar el índice de peligrosidad de 9,6 en el año 2012 a 6,4 en el 2016, siendo actualmente inferior al riesgo medio del conjunto de carreteras de la RCE.

Con la realización grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos de las existentes (dotándolas de altos estándares geométricos y equipamientos de seguridad), se mejoran las características y calidad de las carreteras, aumentando su capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, logrando unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

También se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen igualmente a prevenir los accidentes y mejorar la Seguridad Vial. Esto se debe a que inciden en la seguridad de la circulación e implican trabajos de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, actuaciones de vialidad invernal, operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.



Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de Seguridad Vial -incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de Carreteras-, que contemplan actuaciones para el tratamiento de los TCA y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como a homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

En este sentido, la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Salamanca, en el periodo 2011-2016 ascendió a 39,5 millones de euros.

Lo expuesto se enmarca dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que tiene implantado el Ministerio de Fomento y que se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Este Sistema de Gestión, que es acorde con los preceptos de la normativa europea y las buenas prácticas en esta materia, permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

Así, se resalta que se va a continuar con el Sistema de Gestión y con el conjunto de medidas expuestas en materia de Seguridad Vial, con lo que se espera alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años.

En concreto, en relación con la accidentalidad en la RCE en Salamanca, su evolución en los últimos 5 años (2012-2016) es la que se recoge a continuación:

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	112	1	1	15	164
2013	117	4	4	18	173
2014	114	3	3	29	165
2015	103	7	4	19	147
2016	132	3	3	19	195

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Madrid, 16 de abril de 2018