



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/25741

10/01/2018

68646

**AUTOR/A:** SERRADA PARIENTE, David (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, cabe indicar que el concepto de punto negro es propio de la Dirección General de Tráfico (DGT), del Ministerio del Interior, que lo define como tramo de carretera de 1 km en el que se han producido tres o más accidentes con víctimas en un año.

Como tal concepto, existen puntos negros que aparecen un año y no vuelven a ser punto negro en años siguientes. Únicamente existe un punto negro que se mantiene, que coincide con el único Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) existente en la Red del Estado en Salamanca, del que se comentará la idiosincrasia del mismo y las actuaciones realizadas en los próximos párrafos.

La Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, utiliza el concepto de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado 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 características. En principio, podría pensarse que la causa de ello se debiese a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes.

Asimismo, conviene reseñar 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 porcentaje muchísimo mayor, 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, básicamente, 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 pues, en la identificación de los TCA además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no sólo los mortales y graves) se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona así como el tráfico soportado por la vía. Es preciso reseñar, asimismo, que se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).



Además, hay que indicar que la metodología empleada por la DGC del Ministerio de Fomento 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 (e incluso 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. Por su parte, la mayoría de Administraciones de carreteras españolas han venido adoptando métodos semejantes a los previamente establecidos por la DGC.

Por otro lado, se indica que a medida que se va reduciendo la accidentalidad general en el conjunto de la red de carreteras, los valores medios establecidos para la identificación de los TCA serán menores. Por tanto, siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, en consecuencia, siempre se identificarán nuevos TCA (por su propia definición), aunque cada vez concentrarán una menor accidentalidad.

El concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Fomento está en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras, donde se hace referencia explícita a tramos de elevada concentración de accidentes.

Así pues, la metodología empleada por la Dirección General de Tráfico es diferente de la empleada por la DGC y menos precisa (considera punto negro el tramo de 1 km en el que se han producido tres o más accidentes con víctimas en un año natural, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona).

De acuerdo con todo lo anterior, la DGC del Ministerio de Fomento ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE, de 19 de noviembre de 2008 y 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 de cálculo ha sido la desarrollada en las Directrices establecidas en la 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 (RCE).

En este sentido, es preciso reseñar que, en la actualidad, en la RCE en Salamanca se encuentra identificado un total de 0,5 km de Tramos de Concentración de Accidentes (un único TCA), lo que representa un 0,08% de la longitud total de la red estatal en dicha 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). Con objeto de velar por que los usuarios de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras Estatales (RCE) estén informados de la existencia de los tramos de concentración de accidentes identificados, la DGC procedió a la señalización de todos ellos mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.





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, habiéndose ya realizado algunas de las medidas en ellos propuestos y en 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, debe indicarse según el estudio específico realizado, que la accidentalidad en el TCA de la SA-20 es debida fundamentalmente a alcances, al localizarse el TCA en una glorieta a distinto nivel que funciona como enlace entre cuatro itinerarios de alta intensidad:

- Auto vía 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.

El tramo ha sido objeto de las siguientes actuaciones:

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.

Asimismo, como resultado del estudio de dicho tramo, se han derivado una serie de actuaciones para su tratamiento de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento del tramo, así como de reposición de bandas transversales de alerta.



Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, la DGC 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.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento 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. Así, la apuesta firme llevada a cabo por la DGC para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años (2012-2016), el riesgo de sufrir un accidente en la RCE en Salamanca haya descendido un -33,3% en este quinquenio (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 estatales.

Por tanto, con la realización de las 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, persiguiendo unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

Además de estas grandes actuaciones de creación de nuevas infraestructuras y acondicionamientos, se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen también a prevenir los accidentes y mejorar la seguridad vial, ya que inciden en la seguridad de la circulación, como por ejemplo, de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.

Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de seguridad vial relativos a la infraestructura incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de carreteras de la DGC, que contemplan, básicamente, actuaciones para el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

En este sentido, cabe señalar que 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.

Todo ello se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la DGC del Ministerio de Fomento y que viene mejorándolo continuamente y adaptándolo a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, con objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los



recursos disponibles. Dicho sistema 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. En este sentido, se indica que dicho sistema de gestión de la seguridad vial es acorde con los preceptos de la Directiva europea y las buenas prácticas en esta materia.

Así pues, la DGC va a continuar con este sistema de gestión y conjunto de medidas en materia de seguridad vial, con lo que se espera seguir logrando alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años avala que se está en el camino adecuado para ello.

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:

<b>Año</b>	<b>Accidentes con víctimas</b>	<b>Víctimas mortales</b>	<b>Accidentes mortales</b>	<b>Heridos graves</b>	<b>Heridos leves</b>
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

No obstante, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, en los últimos cinco años (2012-2016), se informa que el riesgo medio de sufrir un accidente en las carreteras estatales de Salamanca en dicho periodo (2012-2016) es un -16,5% inferior al del conjunto de la RCE, al ser su índice de peligrosidad medio de 8,6 frente al 10,3 de la RCE.

Madrid, 04 de mayo de 2018