



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/28756

13/02/2018

74911

AUTOR/A: DÍAZ PÉREZ, Yolanda (GCUP-ECP-EM)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la actuación de mejora de la seguridad vial en la carretera estatal N-651 entre los PPKK 28+420 a 29+400 acometida recientemente no afecta a ningún acceso colindante con dicha carretera estatal mejorando de un modo notable la seguridad vial en este tramo de carretera, eliminando la posibilidad, con el sistema de contención implantado, de colisiones frontales y fronto-laterales de los vehículos.

Los cambios de sentido en dicho tramo de carretera pueden efectuarse a través del viario local adyacente, en condiciones de seguridad.

Según la normativa técnica actualmente vigente, no es posible la implantación de nuevos giros a la izquierda a nivel, en la Red de Carreteras del Estado con una intensidad media diaria superior a 5.000 vehículos/día. La carretera estatal N-651, según los últimos datos de tráfico publicados, supera holgadamente dicho valor, motivo por el cual no es posible la implantación de carriles centrales para efectuar los giros a la izquierda.

La ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras establece en su art.36.3 la consideración jurídica de acceso con el siguiente tenor literal:

“3. Son accesos a las carreteras del Estado las conexiones de éstas con carreteras o cualquier tipo de vía de titularidad distinta a la estatal, o con las vías de servicio de la propia carretera, las conexiones directas con núcleos urbanos y con propiedades colindantes, y, en general cualquier disposición física del terreno que permita la entrada o salida de vehículos a la calzada”

Así pues y de acuerdo con el citado precepto legal, la actuación de mejora de seguridad vial acometida en la N-651 en el término municipal de Fene, que impide que se produzcan accidentes frontales y fronto-laterales de vehículos en este tramo, no afecta ni limita, como se ha expuesto con anterioridad, a los accesos existentes. El Ministerio de Fomento puede restringir la realización de determinados giros y maniobras preexistentes de acuerdo con criterios de seguridad vial, que pasarán a realizarse en tramos de mayor seguridad.



La implantación de pasos de peatones en una carretera estatal se corresponde con una competencia concurrente entre la Administración Local y la General del Estado (Ministerio de Fomento).

La zona aludida no se trata de una travesía (conforme a lo prescrito en la Ley 37/2015 de Carreteras) careciendo tanto de aceras como de iluminación peatonal. Por otro lado, el tráfico peatonal es residual en comparación con el tráfico rodado en dicho punto.

Cabe señalar adicionalmente que, según se desprende del registro de accidentalidad, en dicha zona no existen actualmente problemas de Seguridad Vial no estando catalogado dicho tramo como TCA (tramo de concentración de accidentes). Por otro lado, los accidentes con implicación de peatones en este punto no presentan una frecuencia extraordinaria.

Así, la morfología actual de la carretera no permite la implantación de un paso de peatones con su correspondiente señalización vertical (señales S-13 de paso preferente para peatones), el cual podría tener incluso efectos adversos, debido a la escasa visibilidad de los peatones en las horas nocturnas y la ausencia de aceras peatonales en las cuales poder conectar el citado paso de peatones.

En el tramo aludido, el arcén y la calzada de la carretera (esto es, los carriles de circulación de la misma) forman una superficie de rodadura continua sin ningún resalto o discontinuidad permitiendo ejercer las funciones establecidas en el Reglamento General de Circulación para el citado arcén.

Cabe significar, así mismo, que en el tramo aludido el arcén de la carretera se encuentra asfaltado al igual que la calzada de ésta.

Con la actuación de mejora de la seguridad vial implantada recientemente se ha mejorado no solo la seguridad vial del tráfico a motor sino también, de un modo especial, la del tráfico ciclable ya que se ha dotado a este tramo de carretera de unos arcenes laterales adecuados de los que carecía con anterioridad, que permiten albergar la circulación de las bicicletas. Adicionalmente se ha limitado la velocidad máxima legal a 50 km/h en lugar de los 90 km/h anteriormente existentes.

Madrid, 11 de mayo de 2018

