



Congreso de los Diputados

21504

EXCMO. SR.:

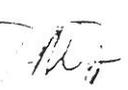
Comunico a V.E., que la Comisión de Infraestructuras en su reunión del día 7 de octubre de 1997, ha aprobado la Proposición no de Ley sobre las barreras protectoras en "puntos negros" de las carreteras españolas, (Nº expediente 161/405), presentada por el Grupo Parlamentario Popular y publicada en el BOCG Serie D nº 114, de 18/3/97, en sus propios términos:

"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que:

1. Utilicen en la elección de futuros sistemas de contención vial criterios que contemplen no sólo la protección de los vehículos sino también la protección de la integridad física de los motoristas con sistemas sobradamente conocidos y utilizados en otros países.
2. Sean revisados los numerosos "puntos negros" de las carreteras españolas conocidos por su siniestralidad cuya deficiente contención permite que los motoristas se precipiten al vacío cuando no sufren las consecuencias anteriormente descritas."

Lo que le comunico a V.E. para su conocimiento y efectos.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 14 de octubre de 1997.


 Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde
 PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

EXCMO. SR. MINISTRO DE LA PRESIDENCIA.



Ministerio de Fomento

Gabinete del Ministro

Madrid, octubre de 1997

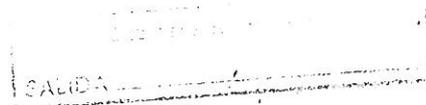
161/405 Actualización

CRITERIO DEL DEPARTAMENTO EN RELACION CON LA PROPOSICION NO DE LEY EN COMISION DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, D. LUIS DE GRANDES PASCUAL, RELATIVA A: "UTILIZACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN VIAL PARA LA PROTECCIÓN DE MOTORISTAS Y A LA REVISIÓN DE "PUNTOS NEGROS" CUYA DEFICIENTE CONTENCIÓN PERMITE LA PRECIPITACIÓN AL VACÍO"

En relación con la Proposición no de Ley de referencia, el criterio del Departamento resulta favorable a la aceptación de la misma, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Carreteras que se acompaña.

EL ASESOR PARLAMENTARIO DEL MINISTRO,

Fdo.: Ramón Blein Sánchez de León



ILMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE RELACIONES CON LAS CORTES
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Dirección General de Carreteras

INFORME ACTUALIZADO a la PROPOSICIÓN NO DE LEY EN COMISIÓN, presentada por el Grupo Popular, en la que se insta al Gobierno a la utilización de sistemas de contención vial para protección de motoristas y a la revisión de "puntos negros" cuya deficiente contención permite la precipitación al vacío. Reg. 161/405

Ante el contenido de la presente Proposición no de Ley, (de la que, a título informativo, cabe decir que es idéntica a la formulada también por el Grupo Popular en noviembre de 1995), se informa:

1.- Sobre sistemas de contención vial...

El Ministerio de Fomento, con objeto de proteger a todos los usuarios de las infraestructuras viarias, ha elaborado una nueva normativa, Orden Circular 321/95 T y P "Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos", vigente desde diciembre de 1995.

Dicha Orden Circular, de obligado cumplimiento, tiene un ámbito de aplicación que se extiende a:

- Carreteras de nueva construcción y acondicionamiento de las existentes, cuya Orden de Estudio se autorice con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de la citada Orden Circular.
- Carreteras de nueva construcción y acondicionamiento de las existentes, que se encuentren en fase de redacción a su entrada en vigor.
- Otros tipos de proyectos y obras -incluso las de reposición de tramos o sistemas completos de instalaciones de contención de vehículos- cuando las distancias transversales existentes permitan la instalación de un tipo de barrera distinto de las de hormigón, sin modificación de la sección transversal de la carretera o desplazamiento de los obstáculos.



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Dirección General de Carreteras

Por otra parte, se consideran eficaces las instalaciones de sistemas de contención de vehículos actualmente en servicio, cuyo mantenimiento o reposición parcial podrá seguir realizándose mediante elementos o sistemas semejantes a los existentes. Cuando sea posible, se recomienda la utilización de perfiles tipo C.

En el punto 4.1.3, Disposiciones en Altura, establece:

"En tramos de concentración de accidentes con motoristas, se instalará bajo la valla otra cuyo borde superior se situará a una altura de 35 cm, separada 10 cm por delante de los postes, que evite el choque directo contra ellos".

Como disposiciones generales, no se admite el utilizar el perfil normalizado IPN, de todos conocido. En su lugar se empleará el poste en C, que carece de aristas vivas, confeccionado en material de acero galvanizado de 4mm. de espesor. El separador, pieza intermedia entre poste y valla, también carece de aristas vivas. Este sistema impide que un motorista pueda cortarse.

En los países de nuestro entorno, el poste en C está reconocido también por la normativa francesa, aún cuando ésta también admite el IPN. A su vez, la norma alemana admite el poste SIGMA, una especie de C más complicada, que no mejora el comportamiento respecto del C y sin embargo lo encarece. También admite el IPN. En esta misma normativa alemana no está contemplado, oficialmente, el forrado de los IPN y sí admite una solución, al igual que la francesa, similar a la que aporta la nueva normativa española.

Además de todo lo manifestado anteriormente, y en base a la información facilitada por la Dirección General de Carreteras, se informa que el sector del motociclismo conoce este nuevo sistema en C, que fue recogido en una revista especializada del motor, publicada en marzo de 1995 y que ha sido recibida con plena satisfacción por los más interesados: los usuarios de motos y especialistas en motorismo, en el que se calificaba de "Buena noticia" el nuevo sistema.

Por último, se indica que estas Recomendaciones se adecúan a las directrices emanadas de la Comisión Europea de Normalización (CEN), actualizando las directrices y especificaciones anteriores de estos sistemas de contención y que siguen abiertas a innovaciones técnicas que pudieran desarrollarse en el futuro.



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Dirección General de Carreteras

2.- Sobre revisión de "puntos negros"...

Anualmente, la Dirección General de Carreteras desarrolla programas específicos de mejora de la seguridad, que permiten realizar actuaciones destinadas primordialmente a la eliminación de elementos de riesgo.

Las actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial, que se vienen abordando, se dividen en dos categorías: Tratamiento de tramos de concentración de accidentes (TCA) y Actuaciones preventivas.

El tratamiento de los tramos en los que se haya producido una concentración estadísticamente significativa de accidentes es uno de los aspectos fundamentales de los programas de seguridad vial de esta Dirección General. La planificación de estos tratamientos se basa en la definición del concepto de tramo de concentración de accidentes (TCA), introducido en el programa de seguridad vial de 1994 sustituyendo al menos preciso de "punto negro". Se considera tramo de concentración de accidentes (TCA) aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media en tramos de características semejantes, y en el que, por tanto, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad.

En cada uno de ellos se estudian específicamente los accidentes que se han producido y los posibles factores concurrentes en los mismos. Como consecuencia del estudio se concluye, o no, la conveniencia de actuaciones sobre la infraestructura que puedan reducir el riesgo o disminuir la gravedad. Dichas actuaciones se integran en los programas de la Dirección General de Carreteras, en función de las disponibilidades presupuestarias.

Por consiguiente, se puede afirmar que ya se revisan los puntos en los que se produce concentración de accidentes, y se estudian las medidas -tanto de contención como de otro tipo- para mejorar la situación.

Se ha establecido también un programa complementario respecto al de tratamiento de tramos de concentración de accidentes, que consiste en desarrollar actuaciones preventivas de seguridad (en tramos en los que no se produce concentración significativa de accidentes pero en los que sí hay accidentalidad dispersa).

Las actuaciones preventivas están destinadas a reducir las zonas de conflicto potencial y homogeneizar las características de las carreteras y su entorno, con el fin de facilitar la percepción por el conductor de las



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Dirección General de Carreteras

características de la carretera, y evitar en la medida de lo posible las situaciones peligrosas. Estas actuaciones contemplan, entre otras, la dotación de sistemas de contención en los tramos donde se consideran convenientes y se van llevando a cabo regularmente en función del presupuesto disponible.

Madrid, 1 de octubre de 1997