



PLAN PARA EL TRATAMIENTO DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

13-01-2009



INTRODUCCIÓN

El **Plan para el Tratamiento de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)** en la Red de Carreteras del Estado se enmarca en un conjunto de planes y programas del Ministerio de Fomento, que tienen como **objetivo**, en el ámbito del PEIT, **incrementar la seguridad en todos los modos de transporte** y, en el caso de las carreteras, la atención permanente a la **seguridad vial**.

Muestra de ello:

- ✓ El presupuesto de 2009 dedicado a seguridad y conservación (1.251 M€) es prácticamente el doble que el de 2004.
- ✓ La inversión en el periodo 2005 – 2008 ha sido de 3.576,8 M€, un 58% mayor que el del periodo 2001-2004.

LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

- La longitud total de la red de carreteras existente en España es de 166.216 km
- De ésta, 26.050 km, el 15,7%, pertenecen a la Red de Carreteras del Estado (R.C.E.), y de ellos:
 - 10.398 km, 40%, son Autopistas y Autovías.
 - 15.652 km, 60%, son Carreteras Convencionales.
 - En abril de 2004 la longitud de la red era de 24.864 Km:
 - 8.252 Km de autovías y autopistas, 33%
 - 16.612 Km de carreteras convencionales, 67%
- El 52% de todo el tráfico que circula por las carreteras españolas lo hace por la R.C.E.
- En la R.C.E. se registra 17,6% de los accidentes que se producen en todas las carreteras españolas.

EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN LA R.C.E. (I)

✓ Desde 1990:

- ✓ se ha producido un fuerte incremento de tráfico: se ha duplicado.
- ✓ se ha producido una disminución progresiva de las cifras de mortalidad en la R.C.E.

De tal forma que el riesgo de fallecer en 2007 ha sido seis veces menor que en 1990, al pasar el índice de mortalidad –nº de víctimas mortales por cada 100 millones de ‘vehículosxkilómetro’ recorridos- de 4,8 en 1990 a 0,8 en 2007.

✓ **En 2008 las víctimas mortales:**

- Se han reducido un 53% desde el año 2001.
- Se ha alcanzado, con 2 años de antelación, el objetivo propuesto por la Unión Europea de reducir las víctimas mortales a la mitad respecto a las registradas en 2001.
- Se han reducido un 18% respecto a 2007, 189 víctimas menos.

EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN LA R.C.E. (II)

En 2008 en la R.C.E. ya se ha alcanzado el objetivo de reducir a la mitad las víctimas mortales respecto a las registradas en 2001.

Respecto a 2001, la reducción en 2008 ha sido del 53%

2001: 1.861 víctimas mortales
2008: 882 víctimas mortales



FACTORES QUE CONTRIBUYEN A REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD

Los factores que principalmente contribuyen a la disminución de la accidentalidad son:

- Conducción más responsable.
- El establecimiento del carnet por puntos.
- Mejor educación vial.
- Mayor vigilancia del tráfico.
- Actuaciones en infraestructuras:
 - ya sea por la puesta en servicio de nuevas autovías, variantes de población, o acondicionamientos de carreteras convencionales
 - o importantes inversiones en conservación y seguridad vial.

Puesta en servicio de nuevas infraestructuras

Desde la pasada legislatura hemos puesto en servicio 2.801 kms:

- 2.146 Km de autovías y autopistas.
- 35 variantes de población, con una longitud de 268 Km.
- 387 Km de acondicionamiento de carreteras convencionales.

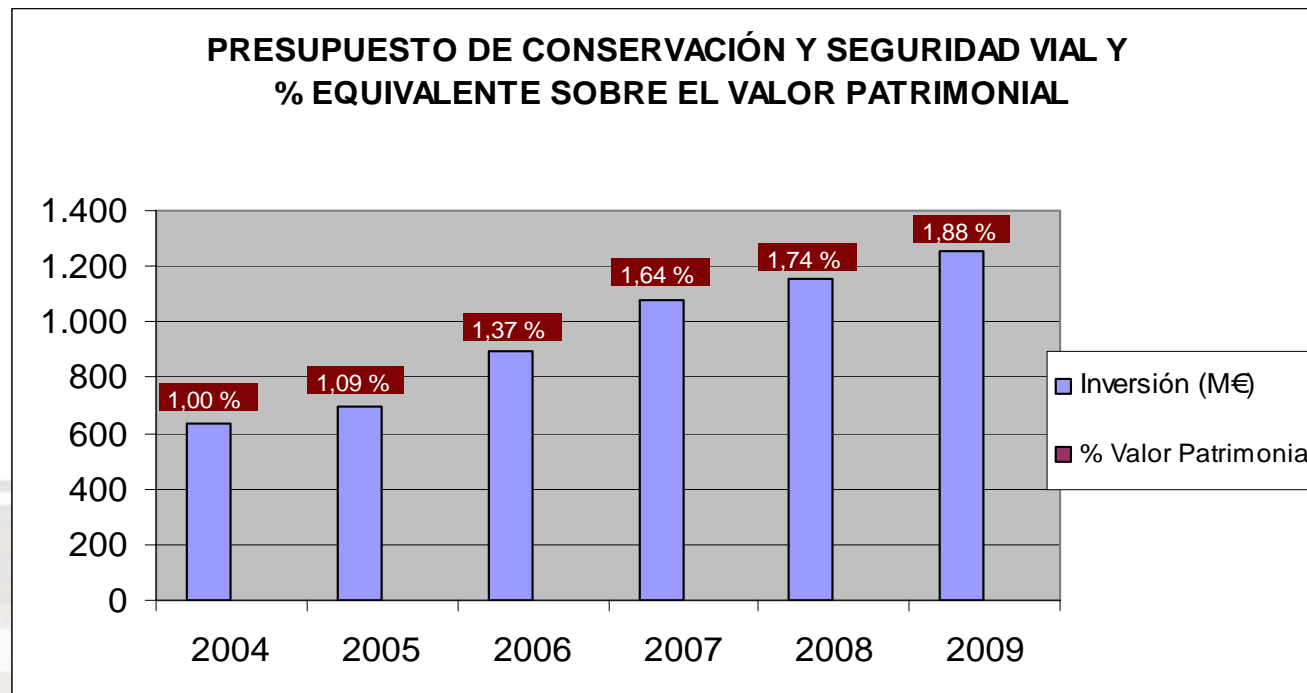
Inversiones en Conservación y Seguridad Vial (2004 – 2008) (I)

Hemos realizado un importante esfuerzo inversor en conservación y seguridad vial, que ha superado los 3.500M€:

- Rehabilitación y refuerzo del firme, en 9.000 Km calzadas (2.155M€)
- Repintado de marcas viales (145 M€)
- Reposición de señalización (49 M€)
- Colocación y reparación de barreras de seguridad, incluidas las protecciones para motociclistas, en 7.119 Km (172M€)
- Instalación de iluminación (20 M€)
- Rehabilitación de puentes y obras de drenaje (47M€)
- Actuaciones preventivas de seguridad vial (523 M€)
- Eliminación de 498 Tramos de Concentración de Accidentes (336 M€)

Inversiones en Conservación y Seguridad Vial (2004 – 2009) (II)

- En los Presupuestos de 2009, la inversión en conservación y seguridad alcanza el 1,88% del valor patrimonial de la red, frente al 1,0% en 2004.
- En 2004 era de 632 M€ y en 2009 es de 1.251 M€



Planes específicos de Seguridad Vial

- En la actual legislatura hemos elaborado **Planes** específicos, tales como:
 - **Plan de Barreras de Seguridad** (2008 – 2012) para la instalación de más de 12.330 km de nuevas barreras y 1.625 km más de barreras específicas para motoristas (presentado en Consejo de Ministros en agosto 2008)
 - **Plan de Seguridad en los Túneles**, para la dotación de los equipamientos e instalaciones de seguridad **en todos los túneles de la RCE** (presentado en Consejo de Ministros en octubre 2008)
 - **Plan de Tratamiento de TCAs**, que hoy presentamos.
 - **Plan para la Gestión de la Seguridad Vial**, en elaboración y que presentaremos en los próximos meses.

TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

Se regulan a través de una Instrucción de la Dirección General de Carreteras de 1993, hasta que se realice la transposición de la Directiva 2008/96/CE, que ha entrado en vigor el 19 de diciembre de 2008. El plazo para la transposición son 2 años.

Los TCA se delimitan con una longitud de, al menos, un kilómetro.

Son tramos, en los que el **número de accidentes es significativamente mayor que la media de los accidentes en los tramos de características semejantes.**

Significativamente supone que el número de accidentes en los tramos de características semejantes supere a: la media más la desviación media, en un periodo de 5 años.

Para la consideración de “tramos de características semejantes”, se tienen en cuenta los criterios siguientes:

- Tipo de vía: Autovías o carreteras convencionales.
- Volumen de tráfico (clasificado en 11 categorías).
- Proximidad a las zonas urbanas:
 - zona urbana
 - zona periurbana
 - campo abierto

PLAN DE TRATAMIENTO DE TCA (I)

- Cada cuatro años, la Dirección General de Carreteras identifica los TCA en base a una estadística de accidentes, sus causas y su localización.
- En base al procedimiento de elaboración, siempre existirán TCA, aunque disminuya la accidentalidad.
- La aplicación de esta norma a la RCE ha supuesto la identificación de **776 TCA, en 2008**.
- Los 776 TCA afectan al 5% de la RCE (1.300 Km)

PLAN DE TRATAMIENTO DE TCA (II)

1. Ámbito: Todos los 776 TCA identificados en 2008:

- En 314 TCA ya están en marcha las actuaciones:
 - En 206 por la Dirección General de Carreteras
 - En 108 dentro de las concesiones de las autovías de 1ª generación
- En 462 TCA se van a ejecutar actuaciones por la Dirección General de Carreteras

2. Plazo: Ejecución hasta el 2012

3. Presupuesto:

El importe estimado de las actuaciones supera los **1.200 Millones de Euros.**

PLAN DE TRATAMIENTO DE TCA (III)

4. Contenido del Plan:

Comprende distintas fases:

- **Identificación** de los TCA. (Los 776 identificados en 2008))
- **Análisis de las causas** de la accidentalidad, de los factores que intervienen en esos accidentes y de las posibles medidas a adoptar. (Realizado en todos los tramos identificados)
- **Diagnóstico de seguridad**, a partir del cual se definen y diseñan las actuaciones más adecuadas sobre la infraestructura para permitir la eliminación del TCA (Realizado en el 90% de los tramos identificados)
- **Ejecución** de las actuaciones. (314 ya están en marcha)
- **Control y seguimiento** de la efectividad de las actuaciones

PLAN DE TRATAMIENTO DE TCA (IV)

5. Las Actuaciones:

Los tipos de actuaciones más frecuentes son:

- **Modificación del trazado en planta y alzado:** curvas, modificación de la rasante, rectificación de peraltes, prolongación de carriles de aceleración y deceleración, entre otros.
- **Actuaciones de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento,** que pueden ser ejecutadas a corto plazo.
- **Adecuación de intersecciones y reordenación de accesos.**
- **Instalación de barreras de seguridad.**
- **Mejoras del firme:** aumento de su adherencia, mejor drenaje, mayor regularidad superficial, entre otros.
- **Otras actuaciones:** Iluminación, semáforos, resaltos, ...

PLAN DE TRATAMIENTO DE TCA (V)

6. Control y Seguimiento del plan:

✓ Complementario al tratamiento de los TCA, es el seguimiento y control de las actuaciones realizadas, para comprobar la efectividad de las medidas adoptadas.

✓ Para ello se dispone de una **base de datos**, de toda la RCE, que permite tener información actualizada de la accidentalidad que se produce en cada tramo de la misma y hacer, por tanto, el seguimiento de las actuaciones.

✓ Sólo después de 4 años desde el tratamiento de un TCA y siempre que su accidentalidad sea inferior a los límites establecidos para su identificación, el TCA dejará de considerarse como tal.

SEÑALIZACION DE TCAs (I)

- Como parte del plan hemos acordado la firma de un Protocolo con el Ministerio del Interior.
- Que contempla que para reducir la accidentalidad, mientras se llevan a cabo las actuaciones previstas en el Plan, en consonancia con la Directiva sobre gestión de la seguridad vial, se va a proceder en algunos TCA a su **señalización** y a la instalación de un dispositivo de **control de velocidad**.
- En el plazo de **1 mes** desde la firma del Convenio, la D.G. de Carreteras y la D.G. de Tráfico aprobarán el listado inicial de los TCA que deben ser señalizados y controlada su velocidad.
- Se dará **prioridad** a los tramos en los que:
 - la accidentalidad sea mayor, o
 - la actuación sea de mayor duración, o
 - el exceso de velocidad, sea un factor concurrente en los accidentes registrados

SEÑALIZACION DE TCAs (II)

- La Dirección General de Carreteras será responsable de la colocación de señales y radares.
- La Dirección General de Tráfico será responsable del mantenimiento y explotación de los radares.
- La Comisión de Seguimiento prevista en el Convenio, valorará la eficacia de las medidas de señalización y control de velocidad adoptadas, y podrá acordar nuevas señalizaciones.

SEÑALIZACIÓN DE TCAs (III)

- La nueva señalización se ubicará en el principio y final de los TCAs.



