

**Actuaciones para el desarrollo del plan de acción  
contra el ruido de la fase II en la autovía A-1. P.K.  
12+900 a 17+200. Provincia de Madrid.**

**Clave 39-M-15110.**



**ANEJO N° 15:  
SEGURIDAD VIAL**





**ÍNDICE**

**1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO ..... 5**

**2.- ANÁLISIS DE AFECCIÓN A LA SEGURIDAD VIAL..... 5**

**3.- CONCLUSIONES..... 5**

**APÉNDICE N°1: LISTADO DE ACCIDENTES AÑO 2023. A-1. PK 12+900 A PK 17+200**



## 1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El presente anejo analiza la afección del proyecto de construcción de pantallas acústicas a los aspectos fundamentales de influencia en la seguridad vial de la carretera, atendiendo a las indicaciones recogidas en los siguientes documentos:

- Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado y sus modificaciones recogidas en el Real Decreto 61/2022
- Orden Circular de 39/2017 sobre directrices de los procedimientos para la gestión de la Seguridad Vial en la red de carreteras del Estado
- Nota de Servicio 1/2019 sobre instrucciones para la redacción de los proyectos supervisados por la Subdirección General de Conservación

Atendiendo a la NS 1/2019, incluye como apéndice el listado de accidentes ocurridos en el tramo en el año 2023.

## 2.- ANÁLISIS DE AFECCIÓN A LA SEGURIDAD VIAL

Se analiza a continuación el efecto del proyecto sobre los aspectos principales de afección a la seguridad vial:

- Trazado y sección tipo: no se modifica la geometría en planta y alzado de la carretera ni la sección tipo de la plataforma. En todos los tramos de implantación de las pantallas existen actualmente sistemas de contención, de modo que la visibilidad del recorrido queda condicionada por ellos, situándose las pantallas en todo caso por detrás de ellos y a una distancia mínima de 1.30m.
- Iluminación: las pantallas se sitúan por detrás de la línea de luminarias en todo caso allí donde existen. No se afecta en consecuencia a este aspecto asociado a la seguridad vial
- Firme: no se afecta. Las pantallas se sitúan en todo caso fuera de la plataforma de la carretera.
- Sistemas de contención: el proyecto analiza el riesgo de accidente por colisión que supone la implantación de las pantallas, y los sistemas de contención necesarios para proteger al tráfico del mismo. Estudia asimismo los sistemas de contención existentes para valorar su suficiencia al caso, y en caso necesario propone su reemplazo por un sistema de nivel de contención y características adecuadas a la implantación de las pantallas. Los estudios referidos quedan recogidos en el correspondiente *Anejo nº20. Sistemas de contención, señalización y balizamiento*.
- Señalización vertical: se afecta a dos señales verticales (a reponer) y cinco carteles (a reubicar).

✓ No hay afección a la legibilidad de la señalización vertical, al disponerse los mismos elementos actuales.

✓ Visibilidad: el trazado de las pantallas tiene presente el respeto a la visibilidad de la cartelería existente. En los casos concretos en que las condiciones de contorno no lo hacen posible, se propone la reubicación de los carteles de modo que se preserven sus condiciones de visibilidad.

- Señalización horizontal: las pantallas se sitúan en todo caso fuera de la plataforma, no afectándose la señalización horizontal.
- Balizamiento: no se afecta.
- Drenaje: el proyecto contempla en el correspondiente *Anejo nº 10. Hidrología, Climatología y Drenaje*, la adecuación del sistema de drenaje a la presencia de las pantallas, de modo que se garantice la evacuación de la escorrentía superficial de la plataforma y de los taludes que vierten hacia ella. No existe por tanto afección a la seguridad vial derivada del drenaje.
- Dispositivos de cerramiento y escape de fauna: las pantallas se sitúan por el interior hacia la plataforma de estos elementos. No obstante, se considera su reposición en caso de su eventual afección durante las obras
- Medidas de ordenación temporal del tráfico durante la obra: en el *correspondiente Anejo nº19 Soluciones propuestas al tráfico durante las obras*, se recogen las medidas provisionales para la ordenación de la circulación durante las obras, ajustándose a las referencias técnicas vigentes y en particular a las directrices del “Manual de ejemplos de señalización de obras fijas” de la Dirección General de Carreteras.

## 3.- CONCLUSIONES

En conclusión, los riesgos para la seguridad vial derivados del presente proyecto de implantación de pantallas, tanto en su situación final como durante la fase de obra, han sido considerados y se han previsto las medidas necesarias para su paliación.



**APÉNDICE Nº1: LISTADO DE ACCIDENTES AÑO 2023. A-1.  
PK 12+900 A PK 17+200**





LEYENDA:

- 1-Autopista
- 2-Autovía
- 3-Vía Rápida
- 4-Convencional con Lenta
- 5-Convencional
- 6-Conv.desdoblada
- 7-Vía servicio
- 8-Ramal Enlace
- 9- Cambio Sentido

A= ascendente  
B= descendente

- 1-Recta
- 2-Curva
- 3-Intersección
- 4-Enlace

ASV  
AV

- 1-Colisión
- 2-Alcance
- 3-Choque con barrera
- 4-Atropello peatón
- 5-Atropello animal
- 6-Vuelco
- 7-Salida derecha
- 8-Salida

- 1-Distracción
- 2-Alcohol
- 3-Veloc.Inadecuada
- 4-Infracción norma
- 5-Estado Vía
- 6-Estado vehículo
- 7-Obras
- 8-Meteorología adver.
- 9-Otro

PROVINCIA	CTRA	MES	DÍA	HORA	P.K.	SENTIDO	DÍA SEMANA	ZONA	LUGAR	TIPO VIA	VEHICUL IMPLICAD	TIPO ACCID	HL	HG	VM	COMENTARIOS	TIPO ACCIDENTE	FACTORES CONCURRENTES





### RELACIÓN ACCIDENTES 2023

CONSERVACIÓN A-1

(A-1) PP.KK. 12+000 - 44+000

(N-320) PP.KK. 317+000 - 341+200

PROVINCIA	CTRA	MES	DIA	HORA	P.K.	SENTIDO	DIA SEMANA	ZONA	LUGAR	TIPO VIA	VEHICUL IMPLICAD	TIPO ACCID	HL	HG	VM	COMENTARIOS	TIPO ACCIDENTE	FACTORES CONCURRENTES
MA	A-1	1	17	12:45	13+500	B	2	1	2	2	3	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	1	20	7:50	13+700	B	5	1	1	2	3	AHL	2			Alcance entre vehículos	2	4
MA	A-1	1	20	22:30	13+050	B	5	1	1	7						Desconocido sin controlar		
MA	A-1	1	22	7:20	14+600	B	7	1	1	7	1	ASV				Salida de la vía por margen derecho con colisión	1	3
MA	A-1	1	26	11:15	16+250	B	4	1	1	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	1	27	14:35	13+800	B	5	1	1	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	1	31	16:00	15+550	A	2	1	1	2	2	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	2	15	3:20	15+700	A	3	1	4	8						Desconocido sin controlar		
MA	A-1	2	16	17:50	17+100	A	4	1	2	2	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	2	16	20:25	17+000	A	4	1	2	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	2	25	13:40	17+200	A	6	1	4	8	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	3	1	18:30	16+250	A	3	1	2	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	3	16	14:30	15+400	A	4	1	2	2	1	AHL	1			Caida de motorista	9	9
MA	A-1	3	18	13:40	17+000	B	6	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	3	20	14:45	17+000	B	1	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	4
MA	A-1	3	21	14:50	13+100	B	2	1	1	2	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	4
MA	A-1	3	22	12:40	14+000	A	3	1	1	2	1	ASV				Salida de la vía por margen izquierdo con colisión	1,8	6
MA	A-1	4	4	19:20	15+700	B	2	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	4	4	22:05	13+700	B	2	1	2	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	4	15	12:40	14+000	A	6	1	2	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	4	17	17:35	17+200	A	1	1	4	8	2	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	4	18	19:25	17+200	A	2	1	2	2	4	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	4	19	20:35	14+570	A	3	1	2	2						Desconocido sin controlar		
MA	A-1	4	26	14:55	13+800	B	3	1	2	2	2	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	5	2	18:30	13+700	B	2	1	4	7	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	5	3	17:45	15+600	B	3	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	5	9	9:45	13+600	A	2	1	4	8	1	ASV				Salida de la vía por margen derecho con colisión	1,3,7	9
MA	A-1	5	11	19:00	16+700	A	4	1	2	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	5	11	20:15	15+600	A	4	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	5	13	18:15	14+000	A	6	1	2	7	1	ASV				Salida de la vía por margen derecho con colisión	1,3,7	9
MA	A-1	5	16	13:15	17+150	B	2	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	5	22	18:38	16+000	A	1	1	1	2	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	5	27	22:20	13+600	B	6	1	1	7	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	6	2	15:28	13+200	B	5	1	1	2	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	6	3	22:25	13+700	B	6	1	2	2	3	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	6	7	19:45	17+200	A	3	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	6	11	1:50	13+100	B	7	1	2	7	1	AHL	1			Salida de la vía por margen derecho con colisión	1,3,7	2
MA	A-1	6	13	13:05	14+150	A	2	1	2	2						Desconocido sin controlar		





## RELACIÓN ACCIDENTES 2023

CONSERVACIÓN A-1

(A-1) PP.KK. 12+000 - 44+000

(N-320) PP.KK. 317+000 - 341+200

PROVINCIA	CTRA	MES	DIA	HORA	P.K.	SENTIDO	DIA SEMANA	ZONA	LUGAR	TIPO VIA	VEHICUL IMPLICAD	TIPO ACCID	HL	HG	VM	COMENTARIOS	TIPO ACCIDENTE	FACTORES CONCURRENTES
MA	A-1	6	26	11:00	14+100	B	1	1	1	7	2	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	1
MA	A-1	7	3	18:40	17+150	B	1	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	7	7	5:00	15+900	B	5	1	4	8						Desconocido sin controlar		
MA	A-1	7	14	15:35	14+400	A	5	1	2	2	3	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	7	18	11:10	13+600	B	2	1	2	2	2	AHL	1			Alcance entre vehículos	2	9
MA	A-1	7	28	19:20	17+150	B	5	1	4	8	2	ASV				Alcance entre vehículos	2	9

