



La DGT sigue sin dar una solución definitiva a la mortal carretera CL-517

Hace más de dos años propuso instalar guías sonoras en el eje central de la vía a Vitigudino pero el proyecto está parado ■ En menos de tres años, seis personas han perdido la vida

C.A.S. | SALAMANCA

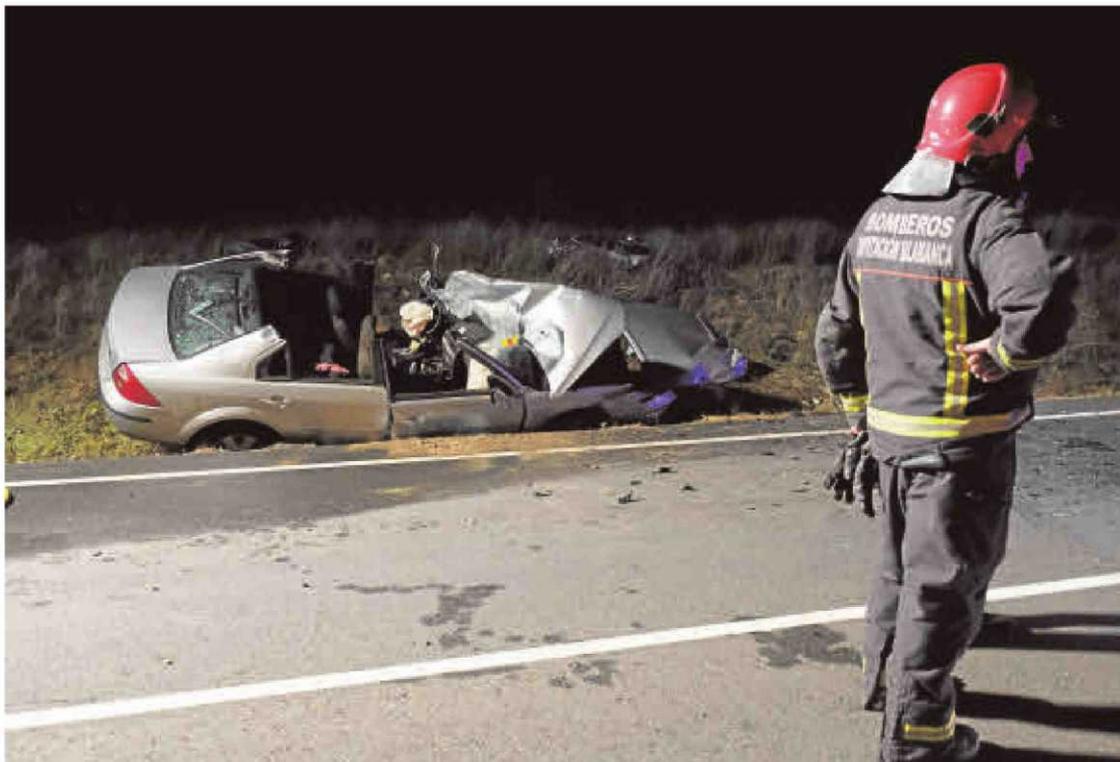
El pasado 30 de abril la tragedia tiñó de luto el oeste salmantino. La CL-517 que enlaza Salamanca y Vitigudino, en el término de Doñinos, fue el escenario de uno de los accidentes más graves en lo que va de siglo y que se cobró la vida de tres personas con otras hospitalizadas por su extrema gravedad. En menos de tres años, seis personas han perdido la vida en esta carretera secundaria que soporta un importante volumen de tráfico con peligrosas rectas y rasantes. Pese a todo, la Dirección General de Tráfico (DGT) sigue sin poner remedio a esta elevada siniestralidad.

Hace poco más de dos años, la DGT anunció a bombo y platillo que las CL-517 entre Doñinos de Salamanca y Vitigudino y la CL-510 entre Salamanca y Alba de Tormes, tramos calificados como especialmente peligrosos, contarían con guías sonoras centrales para evitar salidas de vía y accidentes por colisión frontal al invadir el carril contrario.

Un proyecto propuesto y financiado por la DGT que a día de hoy aún sigue parado. La Junta de Castilla y León confirma que firmó en octubre de 2016 un convenio de colaboración con la Jefatura Central de Tráfico en el ámbito de la seguridad vial en carreteras autonómicas para prevenir los accidentes. Dentro de ese acuerdo, la DGT realizó la propuesta de marcas viales sonoras en el eje de varias carreteras autonómicas, tres de ellas en Salamanca (16 kilómetros en la CL-510, 63 kilómetros en la CL-517 y también un kilómetro en la SA-300).

Sin embargo, analizada la solución propuesta, consistente en un microfresado de la marca vial —perforados con una profundidad de 1,2 centímetros, que cuando los neumáticos pasan por encima alertan al conductor de que se está desviando de su carril—, “surgieron dudas, dadas las extremas condiciones climáticas de Castilla y León”, señalan desde la Consejería de Fomento a este periódico. No estaba claro si los microfresados podrían aguantar las bajas temperaturas del invierno.

La Junta se lo transmitió a la DGT hace más de un año para que reestudiara la solución pero nunca más se supo. “La DGT no se ha manifestado. Entendemos que sigue reestudiando la solución e investigando lo que se está haciendo en zonas de similar climatología, antes de hacer una nueva propuesta”, agregan des-



Accidente mortal en abril en la CL-517 en el que fallecieron tres personas, tras invadir un vehículo el carril contrario y causar un choque frontal. | ARCHIVO

La Junta advirtió de que los perforados en la carretera no pudiesen aguantar las condiciones extremas del invierno

Desde hace más de un año la DGT no se ha manifestado para dar una solución alternativa a las guías sonoras

de Fomento.

Mientras la DGT demora una solución para la mortal CL-517 y la peligrosa CL-510, los accidentes se siguen produciendo.

La invasión del carril contrario y los choques contra otros vehículos son la causa principal de los accidentes más trágicos que han acaecido en la carretera que enlaza Salamanca y Vitigudino en los últimos años. La vía secundaria es una de las que se incluye en los tramos controlados por radares móviles de la Guardia Civil por el exceso de velocidad que toman algunos vehículos en las rectas, superando los 90 kilómetros por hora establecidos como límite máximo.

A las rectas, propicias para las distracciones y los excesos de velocidad, hay que sumar la presencia de animales que cruzan por la CL-517. Un estudio desarrollado durante siete años por el investigador de la Universidad de Salamanca Víctor J. Colino desvela que la carretera a Vitigudino aglutina cinco tramos con habituales siniestros con animales. En este sentido, la mayoría de los impactos con corzo en la provincia se producen a lo largo de la CL-517.



Guías sonoras en el eje central de una carretera. | ARCHIVO

¿QUÉ SON LAS GUÍAS SONORAS?

Advertencia auditiva y vibratoria

Son una serie de perforados en el eje central de la calzada, de un ancho de huella de 20 centímetros y una profundidad de 1,2 centímetros. A medida que los neumáticos de los vehículos pasan por encima de las guías sonoras, el conductor recibe la advertencia auditiva y vibratoria para corregir su dirección y no salirse del carril. Según algunos estudios, esta medida puede reducir las salidas de vía un 67% y un 29% las colisiones frontales. El sonido al pasar por encima no sólo se escucha dentro del coche, sino también en el exterior.