



Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava

www.araba.eus

Nº de Expediente: _____

Código servicio: **5012**
Fecha de Registro de Salida: ____/____/____
Registro de salida: _____

SERVICIO PARA EL CONTRATO DE EVALUACIONES DE SEGURIDAD VIARIA EN LAS CARRETERAS DE GRAN CAPACIDAD Y OTRAS CARRETERAS PRINCIPALES EN SERVICIO DE LA RED FORAL DE CARRETERAS DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS

1.-ANTECEDENTES

Con el Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, se incorpora al ordenamiento jurídico español lo dispuesto en la Directiva 2019/1936, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

De esta forma, se regula el establecimiento y aplicación de las novedades y modificaciones introducidas por la nueva directiva en el objeto y ámbito de aplicación de la norma, así como en algunos de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que se aplican en las distintas fases de desarrollo de la red viaria.

Una de estas novedades es la relativa a la realización de Evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red (ESC), definiendo la valoración de la seguridad como la clasificación en categorías de los tramos completos de la red de carreteras en servicio atendiendo a su seguridad inherente medida objetivamente, teniendo en cuenta su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de costes originados por los accidentes de circulación.

El Real Decreto 345/2011, modificado por el Real Decreto 61/2022, prescribe, en su artículo 16, que la Dirección General de Carreteras establecerá las instrucciones pertinentes que definan las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio. Así pues, dentro de éstos se encuentra, entre otros, el procedimiento para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de carretera (ESC) y la clasificación de los tramos de carreteras según su nivel de seguridad, de modo que deben establecerse las pautas sobre los pasos que deben darse y los elementos que deben tenerse en cuenta para la aplicación rigurosa y eficiente de este método de gestión.

En el anexo a la Orden Circular 2/2025 por la que se aprueban las directrices del procedimiento para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras del conjunto de la red en servicio en la Red de Carreteras del Estado, se encuentra la metodología para realizar las evaluaciones y la clasificación de los tramos, y dos adendas a este anexo. La adenda 1 contiene las calificaciones de cada elemento o parámetro evaluado en función de una serie de consideraciones, así como las valoraciones correspondientes asociadas y la clasificación de los tramos en función de la puntuación obtenida en cada

**Mugikortasun Jasangarriaren eta Bide
Azpiegituren Saila**

**Departamento de Movilidad Sostenible e
Infraestructuras Viarias**

Errepide Zerbitzua

Servicio de Carreteras

Probintzia Plaza, 4
01001 Vitoria-
Gasteiz
Tel. 945 18 18 18
Fax: 945 18 18 91





uno de ellos. La adenda 2 contiene las ponderaciones aplicables a las valoraciones de cada elemento o parámetro. De esta forma, estas adendas podrán ser objeto de modificaciones o actualizaciones, como consecuencia de la experiencia obtenida en la aplicación de las evaluaciones o de la evolución del conocimiento técnico-científico y estado de las carreteras y de su seguridad, sin tener que modificar la Orden Circular 2/2025 por la que se aprueban las directrices del procedimiento para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras del conjunto de la red en servicio en la Red de Carreteras del Estado

El objeto de este Pliego es establecer el alcance y las condiciones para realizar la Evaluación de la Seguridad de las Vías de Gran Capacidad en servicio de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, acorde al ámbito de aplicación de la normativa indicada.

2.- OBJETO DE LOS TRABAJOS

El objeto del presente Pliego es definir los tramos de carreteras afectados y describir los trabajos tanto en campo como en gabinete, enumerar los elementos que han de ser objeto de evaluación, definir las condiciones y criterios técnicos que han de servir de base para ejecutar los trabajos de evaluación de la seguridad viaria y definir la redacción y presentación de los resultados de los trabajos realizados.

La evaluación se realizará según lo dispuesto en este Pliego y en la Orden Circular OC 2/2025 por la que se aprueban las directrices del procedimiento para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras del conjunto de la red en servicio (ESC) y la clasificación de los tramos de carreteras según su nivel de seguridad.

De acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, los tramos completos de las carreteras de la Red del Territorio Histórico de Álava que serán objeto de evaluación son los siguientes:

Carretera	Red Transeuropea	Inicio	Fin	Longitud (Kms.)
AP-1-Burgos	SI	Armiñón	Límite provincia de Burgos	6
AP-1 Vitoria-Gasteiz-Éibar	SI	Intersección. N-624	Límite provincia de Gipuzkoa	14,23
AP-68	SI	Límite de provincia con Bizkaia	Límite provincia de Burgos	55,21
A-1	SI, hasta enlace N-622.	Límite provincia de Burgos	Límite provincia de Gipuzkoa	63,29
N-102	NO	Glorieta Bulevar Mariturri	Intersección con A-1	4,97
N-240	NO	Semáforo Gamarra Mayor	Fin de doble calzada	10,45
N-622	SI, hasta enlace AP-1.	Ramales acceso al puente sobre avenida Zadorra	Int. AP-68 en Altube	19,35
N-624	NO	Enlace aeropuerto	Intersección A-3606 (Glorieta Foronda)	1,87



3.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Con carácter general, los trabajos incluidos en el marco del presente Pliego son los correspondientes a la Evaluación de la Seguridad Viaria de las Vías de Gran Capacidad y otras carreteras principales en servicio de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava.

La Evaluación de Seguridad Viaria de los tramos completos de carreteras será realizada por un equipo de expertos en seguridad vial que evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave.

Dicha evaluación se compone de una Evaluación Proactiva y una Evaluación Reactiva. Para efectuar la evaluación se dividirán los tramos completos en tramos de características homogéneas de menor longitud que permitan realizar una clasificación de las carreteras acorde a las condiciones de seguridad reales de cada tramo.

La Evaluación de Seguridad Proactiva es un examen visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las condiciones de seguridad intrínsecas de cada uno de los tramos completos de carretera (características físicas de la carretera y su equipamiento), con el fin de clasificar dichos tramos completos en tres categorías atendiendo a su seguridad inherente. Este examen se debe llevar a cabo con un nivel de detalle compatible con la realización eficiente de las evaluaciones.

La Evaluación de Seguridad Reactiva es un análisis de los parámetros relacionados con la accidentalidad, con el fin de clasificar dichos tramos completos en las cinco categorías atendiendo a los datos de accidentalidad registrados.

Los resultados de la Evaluación Proactiva y de la Evaluación Reactiva se integrarán para dar una única clasificación final de los tramos evaluados. Los resultados de los trabajos de evaluación y los datos finales obtenidos para cada tramo completo se recogerán en un informe de evaluación, redactado a tal efecto y firmado por un técnico cualificado del equipo de expertos que lleve a cabo la evaluación.

El detalle de los trabajos de evaluación es el que se indica en los apartados siguientes:

3.1.- Tramificación.

Se realizará una primera tramificación en tramos básicos de acuerdo con sus principales características (tipo de vía y de zona, rango de IMD, etc.), que posteriormente se dividirán en tramos detallados, de características homogéneas. Una primera aproximación a la tramificación que se empleará se basa en los siguientes parámetros:

- Básica: se realizará de acuerdo con el origen y final de los itinerarios, el volumen de tráfico, el tipo de zona y (en su caso) el tipo de vía. Se establecerán inicialmente tramos de una longitud máxima aproximada de 25 km
- Detallada: se establecerán tramos de características homogéneas de acuerdo con el origen y final de los tramos básicos, ubicación de intersecciones y travesías (en su caso) y geometría de las carreteras (trazado y secciones transversales). En primera instancia se evaluarán tramos de una longitud comprendida entre 2 y 10 km, si bien se realizará una revisión de los elementos objeto de evaluación para asegurar que las secciones potencialmente evaluables queden ubicadas en un solo tramo.

La tramificación se realizará de forma única para las dos calzadas, pero los tramos se evaluarán por cada calzada.

3.2.- Evaluación.

Para este contrato el adjudicatario seguirá la metodología del Ministerio para llevar a cabo la evaluación de las carreteras indicadas, y de acuerdo con las indicaciones de la normativa vigente. La metodología establece qué indicadores deberán evaluarse en los análisis proactivo y reactivo. La evaluación proactiva tiene como objetivo asignar a cada tramo una clase o nivel de seguridad sobre la base de la seguridad intrínseca de la carretera. La reactiva tiene como objetivo asignar a cada tramo una clase de seguridad sobre la base de análisis estadísticos de bases de accidentes y tráfico.



En primera instancia se deberán evaluar los siguientes parámetros

- Evaluación proactiva
 - Trazado y geometría de la carretera (ancho de carriles y arcenes, radios de curvatura y pendientes longitudinales).
 - Enlaces (densidad de entradas y salidas, número y densidad de accesos, distancias entre enlaces y carriles de cambio de velocidad).
 - Márgenes (Obstáculos y desniveles sin sistemas de contención, características de los sistemas de contención de vehículos instalados, bandas sonoras longitudinales)
 - Túneles (deslumbramiento en la entrada y salida) .
 - Personas usuarias vulnerables (tratamiento de ciclistas, existencia de Sistemas de protección de motociclistas -SPM-) .
- Evaluación reactiva
 - Existencia de TCA
 - Otros tramos con accidentalidad estadísticamente significativa.
 - Densidad de accidentes con víctimas.
 - Número de accidentes con víctimas mortales y heridos graves.
 - Índice de peligrosidad (IP).

La metodología establece con detalle qué parámetros se evalúan y con qué criterios, fijando los valores que se podrán alcanzar en función de las características de las carreteras.

Todos los elementos deben recibir una calificación para cada tramo detallado, pudiendo tener uno o varios parámetros para establecer su evaluación.

En cualquier caso, se considera conveniente adoptar en todos los casos los siguientes criterios:

- Los aspectos se evaluarán para cada calzada.
- Si algún elemento no existe en un tramo se valorará con la máxima calificación.
- En caso de evaluarse algún elemento que se valore por dos o más criterios se adoptará el valor más desfavorable.

3.3.- Resultados e integración

Para obtener la clase de cada tramo (nivel de riesgo) se debe ponderar cada uno de los parámetros obteniendo unas puntuaciones proactiva final y reactiva final de cada uno de ellos; y, en función de esas puntuaciones, clasificar su nivel de riesgo. El adjudicatario aplicará los valores relativos de la ponderación de cada elemento en función de su influencia en la seguridad de la circulación.

La puntuación proactiva final de cada tramo evaluado se obtendría aplicando la fórmula:

$$PPR = (PPA1*P1+PPA2*P2+PPA3*P3+.....+PPAn*Pn)/(P1+P2+P3+.....+*Pn)$$

Siendo:

PPA1....PPAn los valores obtenidos en la evaluación de cada elemento o parámetro

P1...Pn la ponderación de cada elemento o parámetro. Las ponderaciones se incluyen en la adenda 2 de la Orden Circular 2/2025.

La puntuación reactiva final de cada tramo evaluado se obtendría aplicando una fórmula similar para cada uno de los aspectos evaluados:

$$PRA = (PRA1*P1+PRA2*P2+PRA3*P3+.....+PRAn*Pn)/(P1+P2+P3+.....+*Pn)$$



Siendo:

PRA1...PRA n los valores obtenidos en la evaluación de cada elemento o parámetro

P1...Pn la ponderación de cada elemento o parámetro. Las ponderaciones se incluyen en la adenda 2 de la Orden Circular 2/2025.

La evaluación definitiva o final será la integrada como una combinación de la proactiva y reactiva, y de la que resultará la clasificación final de seguridad vial de cada tramo evaluado. Así, en función de la clasificación reactiva y proactiva previamente obtenidas se determinará la clasificación definitiva de la evaluación integrada, distinguiéndose varias clases finales de seguridad o categorías de prioridad.

Dicha clasificación final (evaluación integrada) vendrá determinada por la resultante de introducir los resultados de las evaluaciones proactiva y reactiva en la tabla o matriz que figura en la adenda 1 de la Orden Circular 2/2025.

Resultados de la evaluación proactiva	Resultados de la evaluación reactiva		
	Riesgo alto (clase 3)	Riesgo medio (clase 2)	Riesgo bajo (clase 1)
Riesgo alto (clase 3)	Prioridad muy alta (clase 5)	Prioridad intermedia (clase 3)	Baja prioridad (clase 2)
Riesgo medio (clase 2)	Prioridad alta (clase 4)	Baja prioridad (clase 2)	Prioridad muy baja (clase 1)
Riesgo bajo (clase 1)	Prioridad intermedia (clase 3)	Baja prioridad (clase 2)	Prioridad muy baja (clase 1)

Según la clasificación del nivel de prioridad (o clase) de la evaluación integrada de cada tramo, se llevarán a cabo inspecciones detalladas en aquellos con mayor prioridad.

- En los tramos de clase 1 no se requieren inspecciones detalladas ni acciones específicas derivadas de la evaluación.
- En los tramos de las clases 2 y 3 se analizará la idoneidad de someterlos a inspecciones de seguridad viaria de detalle en función de la disponibilidad presupuestaria y según el resultado de las mismas se podrán determinar acciones de seguimiento adicionales.
- En los tramos de clase 4 y 5 deberán realizarse inspecciones detalladas de seguridad vial y programar la realización de las mejoras de seguridad vial prioritarias derivadas de dichas inspecciones y acciones de seguimiento.

3.4.- Informe de evaluación.

Como resultado de la evaluación de seguridad viaria, se realizará un informe de Evaluación de la Seguridad Viaria de las carreteras analizadas. En ese informe se recogerá la clasificación de seguridad de cada tramo, con la justificación de la calificación de cada uno de los elementos de las evaluaciones proactiva y reactiva. El Informe de Evaluación de la Seguridad Viaria contendrá al menos los siguientes apartados:

1. Ámbito de la evaluación de seguridad vial y descripción general de las vías objeto de la evaluación
2. Identificación del equipo autor de la evaluación
3. Descripción de la metodología aplicada en la evaluación y desarrollo de los trabajos
4. Justificación de las calificaciones y puntuaciones de cada uno de los elementos de la evaluación proactiva y reactiva
5. Clasificación de la seguridad de cada uno de los tramos detallados evaluados
6. Declaración fechada y firmada por el responsable del equipo que llevó a cabo la evaluación de seguridad vial



Los resultados de las evaluaciones efectuadas de cada tramo detallado incluirán los resultados de las evaluaciones reactiva y proactiva en fichas independientes, donde se puedan observar los análisis y los resultados obtenidos.

Se entregarán archivos en formato Excel con el resultado de la evaluación integrada de cada carretera clasificada en las cinco categorías, así como los archivos en formato geopackage “xxx.gpkg” para la visualización en un GIS del resultado de la evaluación integrada de cada carretera clasificada en las cinco categorías, adaptados al formato requerido por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El informe se acompañará de mapas en los que se representará la evaluación obtenida de los tramos mediante el código de colores establecido. Dicha representación incluirá tanto los resultados de las evaluaciones reactiva y proactiva como los resultados integrados para cada tramo detallado.

4. EQUIPO MÍNIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

La dotación mínima del equipo a disponer por el Contratista para la realización de los trabajos objeto de este contrato será la siguiente:

- Un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos o titulación equivalente como delegado del Contratista y jefe/a del equipo de trabajo, con más de 10 años de experiencia en ingeniería de carreteras, ingeniería de la seguridad vial y análisis de accidentes.

Un equipo de Oficina Técnica y trabajos en campo, compuesto por la siguiente dotación de personal mínima:

- Un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos o titulación equivalente con al menos 5 años de experiencia en ingeniería de la seguridad vial, análisis de accidentes e ingeniería de carreteras, que estará al frente de los trabajos de oficina técnica y de campo, con dedicación exclusiva al contrato. Deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12.a) o 12.b) del Real Decreto 345/2011. Asimismo, deberá acreditar la participación en un mínimo de 4 contratos relacionados con la seguridad vial (Inspecciones de Seguridad Viaria, Auditorías de Seguridad Viaria, TCAs, TAPM, Estudios de Accidentalidad de carreteras en servicio, estudios de seguridad vial).
- Un Ingeniero/a Técnico/a de Obras Públicas o Grado en Ingeniería Civil o titulación equivalente con más de 5 años de experiencia específica en ingeniería de la seguridad vial, análisis de accidentes e ingeniería de carreteras, para realizar trabajos de oficina técnica y de campo, con dedicación exclusiva al contrato, que deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12.a) 12.b) del Real Decreto 345/2011.
- Un Ingeniero/a Técnico/a o Grado Superior de Formación Profesional en Informática, con al menos 3 años de experiencia en bases de datos, Sistemas de Gestión de Infraestructuras y Sistemas de Información Geográfica.
- Una persona con, al menos, titulación de grado superior de formación profesional, por la que haya adquirido competencias para la delineación de proyectos de obra civil, y con una experiencia de, al menos, 2 años en esa actividad.

La acreditación del equipo de trabajo se realizará mediante la aportación de los títulos académicos y del Curriculum Vitae de cada uno de los miembros y su experiencia mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público o, cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por éste o, a falta de este certificado, mediante una declaración del/a empresario/a.



La adjudicataria deberá asimismo acreditar, de la forma que considere oportuna (certificado seguridad social, nóminas... etc.), que el equipo de trabajo forma parte de la plantilla de la empresa o, en su caso, de la empresa que corresponda si acredita la solvencia con medios externos, no pudiendo ser objeto de subcontratación.

5. CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES DEL CONTRATO

La empresa contratista asume la obligación de ejercer de modo real, efectivo y continuo, sobre el personal integrante del equipo de trabajo encargado de la ejecución del contrato, el poder de dirección inherente a todo empresario y que afectan a cuantos derechos y obligaciones se deriven de la relación contractual entre empleado y empleador.

La empresa adjudicataria velará especialmente porque los trabajadores adscritos a la ejecución del contrato desarrollen su actividad sin extralimitarse en las funciones desempeñadas respecto a las delimitadas en el pliego objeto del contrato y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y salud.

La empresa adjudicataria estará obligada a ejecutar el contrato en sus propias dependencias o instalaciones.

Será responsabilidad del Contratista la seguridad del personal de toma de datos e inspección durante la realización de los trabajos de campo. Si para la realización de este tipo de trabajos se afectará al normal desarrollo del tráfico en carretera, se deberán establecer las limitaciones al tráfico necesarias, según sea la ocupación de carriles y arcenes por los medios a emplear. La disposición de la señalización necesaria se realizará conforme a lo dispuesto en la Norma de Carreteras 8.3-IC y según lo especificado en las recomendaciones para señalización de obras fijas y móviles. Su desarrollo se encuentra englobado dentro de cada una de las unidades de obra recogidas en el presupuesto y no será objeto de abono independiente.

6.- PLAZO

Se prevé un plazo de DIEZ (10) SEMANAS para la ejecución de los trabajos.



7.- PRESUPUESTO

El presupuesto obtenido para acometer los trabajos correspondientes al “*Servicio para el contrato de evaluaciones de seguridad viaria en las carreteras de gran capacidad y otras carreteras principales en servicio de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava*” se corresponde con el siguiente:

Carretera	Longitud ambas calzadas (Km)	Precio (€/km)	Total (€)
AP-1-Burgos	12,00	63,70	764,40
AP-1 Vitoria-Gasteiz-Éibar	28,46	63,70	1.812,90
AP-68	110,42	63,70	7.033,75
A-1	126,58	63,70	8.063,15
N-102	9,94	63,70	633,18
N-240	20,90	63,70	1.331,33
N-622	38,70	63,70	2.465,19
N-624	3,74	63,70	238,24
Presupuesto ejecución material			22.342,14
Gastos Generales (13%)			2.904,48
Beneficio Industrial (6%)			1.340,53
Presupuesto de ejecución por contrata			26.587,14
IVA (21%)			5.583,30
Presupuesto total			32.170,44

Vitoria-Gasteiz, enero de 2026.

ANGEL
ROBERTO DIEZ
CANTERO -
13131648M

Firmado digitalmente
por ANGEL ROBERTO
DIEZ CANTERO -
13131648M
Fecha: 2026.01.20
15:11:05 +01'00'

Bide Segurtasun eta Ustiatze Atalaren burua
Jefe de Sección de Explotación y Seguridad Vial