



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/7321

25/01/2017

16548

AUTOR/A: GARAULET RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (GCS)

RESPUESTA:

La evolución de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado-RCE en la carretera N-435, en la provincia de Badajoz en los últimos cinco años (2012-2016), se muestra a continuación:

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	17	2	2	8	19
2013	14	0	0	2	24
2014	14	3	2	5	16
2015	9	0	0	2	12
2016*	4	0	0	1	6

ACV Accidentes con víctimas

VM Víctimas mortales

AM Accidentes mortales

HG Heridos graves

HL Heridos leves

*Los datos de 2016 son provisionales, se debe proceder a su revisión, contraste y análisis, por lo que pueden sufrir alguna variación.

Cabe destacar que desde 2012 hasta 2016 los accidentes con víctimas se han reducido en más de un 75% y que durante los dos últimos años 2015 y 2016 no se registró ninguna víctima mortal en la carretera N-435.

Además, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo de sufrir un accidente de tráfico y de fallecer en dicho tramo, es inferior al del conjunto de carreteras convencionales de la RCE, dado que en 2016 el índice de peligrosidad y mortalidad del tramo son 6,1 y 0, respectivamente, frente al 14,7 y 0,9 del conjunto de carreteras convencionales.

Respecto al tramo de la N-345 comprendido entre los PP.KK. 33+400 y 45+900, entre el inicio de la zona urbana de Almendral y el de la variante de Barcarrota, se destaca que durante el año 2016 se produjeron tres accidentes con víctimas, no resultando ninguna víctima mortal ni heridos graves en ninguno de ellos. Este dato supone una mejoría del 67% respecto al año 2014 en el que se registraron nueve accidentes que dejaron tres víctimas mortales.

En la metodología seguida por Eurorap para la elaboración de los resultados relativos a la accidentalidad, no se analizan ni las causas que provocan los accidentes, ni las posibles irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos al considerar únicamente los accidentes mortales y graves y no todos los accidentes con víctimas, lo que desvirtúa el cálculo del Índice de Riesgo que definen (se



define Índice de Riesgo como el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en un periodo de tres años consecutivos, por cada 1.000 millones de vehículos-km), y que debería llamarse "Índice de Gravedad". Por otro lado, hay que reseñar que los rangos de índice de riesgo establecidos son siempre los mismos con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo del índice de riesgo no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera ni por su Intensidad Media Diaria-IMD. Así, esta metodología compara carreteras de características muy distintas lo que no es del todo riguroso.

Por otro lado, se señala que se utiliza el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características. En principio, podría pensarse que la causa de ello se debiese a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos pero, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes. No obstante, se reseña que de acuerdo con los partes de los agentes de tráfico, el estado o condición de la infraestructura apenas figura como factor principal concurrente en alrededor del 1 % de los accidentes con víctimas.

Actualmente, en la red estatal de carreteras (RCE) en la provincia de Badajoz no existen Tramos de Concentración de Accidentes.

Debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza el Ministerio de Fomento persiguen mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de seguridad vial en las mismas así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes.

Así, con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos de las existentes (dotándolas de altos estándares geométricos y equipamientos de seguridad), se mejoran las características y calidad de las carreteras, aumentando su capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, persiguiendo unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

Además de estas grandes actuaciones de creación de nuevas infraestructuras y acondicionamientos, se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen también a prevenir los accidentes y mejorar la seguridad vial, ya que inciden en la seguridad de la circulación, como por ejemplo, de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.

Así mismo, se llevan a cabo programas específicos de seguridad vial relativos a la infraestructura incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de carreteras de la Dirección General de Carreteras, que contemplan, básicamente, actuaciones para el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

En este sentido, se señala que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en la provincia de Badajoz en 2016 ascendió a 10,41 millones de euros.

Madrid, 17 de mayo de 2017

