



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/28768

13/02/2018

74930

AUTOR/A: CÁMARA VILLAR, Gregorio (GS); SERRANO JIMÉNEZ, María Jesús (GS); SICILIA ALFÉREZ, Felipe Jesús (GS); NAVARRO GARZÓN, Micaela (GS); RAMÓN UTRABO, Elvira (GS); HURTADO ZURERA, Antonio (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se informa que existe una disminución de los índices de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), así, desde el año 2004 hasta la actualidad, los Índices de Peligrosidad y de Mortalidad han descendido un 43% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 9,2 y 0,3 en el año 2016.

En cuanto a la carretera N-432 entre Badajoz (punto kilométrico (pk) 0,0 en la conexión de la BA-20) y Granada (pk 431,6 en el fin del enlace a Mercagranada), a continuación se muestra la evolución¹ de la accidentalidad en el periodo 2013-2016.

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	106	2	2	17	176
2014	111	10	7	25	175
2015	104	7	6	12	161
2016	108	12	12	33	176

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Así, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo medio de sufrir un accidente en dicha carretera en el periodo 2013-2016 es un (-15%) inferior al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales de la RCE, al presentar un Índice de Peligrosidad de 13,6 frente a 16,0. Considerando el riesgo medio de fallecer como consecuencia de un accidente, éste es igual al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales de la RCE (el Índice de Mortalidad es de 1,0).

¹ Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No se han considerado para el análisis los correspondientes al año 2017 pues los datos de la accidentalidad general disponibles de dicho año son provisionales y están pendientes de consolidación.



En relación con los datos de accidentalidad relativos a 2017², a falta de datos generales consolidados, sí cabe informar que la accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h en la carretera N-432 (cuya fiabilidad es mayor), es la que se muestra en la tabla siguiente:

Fecha	Provincia	PK	VM	HG	HL
28-ene-17	Córdoba	285,2	1	2	2
28-feb-17	Jaén	391	1	0	0
14-jun-17	Córdoba	191,5	1	1	0
30-jul-17	Córdoba	301	1	0	1
01-sep-17	Jaén	361,8	1	0	2
27-oct-17	Jaén	357,4	1	0	0
04-nov-17	Córdoba	347,4	1	0	0
12-nov-17	Badajoz	155,4	1	0	0

PK: punto kilométrico

VM: víctimas mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Por otra parte, se informa que el Ministerio de Fomento, identifica los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (que transpone dicha Directiva al ordenamiento jurídico español). La metodología usada fue la desarrollada en Orden Circular 30/2012, de 20 de junio de 2012, por la que se aprueban las Directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

Actualmente en la carretera N-432 existen dos TCA identificados, que se emplazan en la provincia de Granada:

Provincia	Carretera	PKInicio	PKFinal
Granada	N-432	426,5	427,2
Granada	N-432	427,5	428,0

Por otra parte, se destaca que todas las actuaciones que realiza el Gobierno sobre la RCE buscan mejorarla y aumentar su nivel de Seguridad Vial, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido reducir la accidentalidad en los últimos años, de manera que el riesgo de sufrir un accidente actualmente en la N-432 entre Badajoz y Granada (pk del 0,0 al 431,6) es un -13%, inferior al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales estatales (RCE), al presentar un Índice de Peligrosidad de 13,4 en el año 2016 frente al 15,4 en las convencionales de la RCE.

Así, con la realización de 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

² En la actualidad no se dispone de datos contrastados para 2018



carreteras, aumentando su capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, logrando unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

Por otra, también se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen igualmente a prevenir los accidentes y mejorar la Seguridad Vial. Esto se debe a que inciden en la seguridad de la circulación e implican trabajos de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, actuaciones de vialidad invernal, operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.

Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de Seguridad Vial -incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de Carreteras-, que contemplan actuaciones para el tratamiento de los TCA y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como a homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

En este sentido, se informa que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE entre 2013 y 2017 en las provincias por las que discurre la N-432 ascendió en Badajoz a 56,3 millones de euros, en Córdoba a 46,8 millones de euros, en Jaén a 59,9 millones de euros y en Granada a 45,4 millones de euros.

Lo expuesto se enmarca dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que tiene implantado el Ministerio de Fomento y que se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Este Sistema de Gestión, que es acorde con los preceptos de la normativa europea y las buenas prácticas en esta materia, permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

Así, se resalta que se va a continuar con el Sistema de Gestión y con el conjunto de medidas expuestas en materia de Seguridad Vial, con lo que se espera alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años.

En este sentido, se indica que en el año 2017³ el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -5,2%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +8,3% respecto del mismo periodo del año anterior.

Por último, respecto al corrimiento de talud del pk 327,6 de la carretera N-432, que afecta a la capa de rodadura, se informa que ha sido reparado en varias ocasiones, la última en la primera quincena del pasado mes de febrero, con lo que en este momento el firme se encuentra en condiciones adecuadas.

³ Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.



Este deslizamiento, junto a otros puntos de la misma carretera en los que se han manifestado problemas geotécnicos, está siendo estudiado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Para un mejor estudio y desarrollo de la solución definitiva para corrección del deslizamiento, se ha realizado un levantamiento topográfico, se han abierto catas para estudiar la geología del terreno, y se han instalado inclinómetros, para medir el movimiento del talud.

Madrid, 03 de mayo de 2018