



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/29804

28/02/2018

77751

**AUTOR/A:** SIMANCAS SIMANCAS, Rafael (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, en primer lugar, conviene indicar que la apuesta firme llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años, la red de su competencia haya experimentado una importante transformación, y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de manera significativa. Así, en el año 1998, se inició una disminución de los índices de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), que hizo que, de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 56% y un 86% el riesgo de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, al pasar el índice de peligrosidad de 20,8 en 1998 a 9,2 en 2016 y el índice de mortalidad de 2,1 a 0,3, respectivamente, en el mismo periodo.

Ya más recientemente, desde el año 2004 hasta la actualidad, estos 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 cuestión concreta planteada, cabe indicar que la zona de influencia del enlace de la autopista M-40 con la carretera autonómica M-501, que da acceso al Campus Montegancedo de la Universidad Politécnica de Madrid, se extiende entre los puntos kilométricos 35,0 y 37,7.

Considerando dicha zona de influencia, comprendida entre los puntos kilométricos 35,0 y 37,7, la evolución de la accidentalidad en los últimos 4 años (2013-2016) es la que se muestra a continuación. Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Es preciso reseñar que no se han considerado para el análisis los correspondientes al año 2017 pues los datos de la accidentalidad general disponibles de dicho año<sup>1</sup> tienen carácter todavía de provisionales.

---

<sup>1</sup> Datos de accidentalidad general del 2017 son provisionales pendientes de consolidación y por eso no se refleja



AÑO	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	8	0	0	1	11
2014	4	0	0	0	5
2015	4	0	0	1	4
2016	2	0	0	0	3

Como se observa, en el período considerado (últimos cuatro años 2013-2016) no se ha registrado ningún accidente mortal al tiempo que la accidentalidad con víctimas se ha reducido a la cuarta parte.

De forma análoga, al comprobar los accidentes mortales<sup>2</sup> registrados en el año 2017 en dicho tramo de la M-40 se observa que no se ha registrado ninguno, así como tampoco durante los tres primeros meses de 2018 (últimos datos disponibles a fecha de la contestación).

Relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo medio de fallecer a causa de un accidente en los últimos cuatro años (2013-2016) en el tramo de la M-40 entre los ppkk 35-37,7 ha sido nulo e inferior al del conjunto de autopistas libres de la RCE, al presentar un índice de mortalidad de 0 frente al 0,1 que presentan las autopistas libres estatales. Análogamente, conviene reseñar que el riesgo medio de sufrir un accidente en dicho periodo 2013-2016 ha sido también inferior (-34,6%), al ser 6,8 en dicho tramo y 10,4 en la totalidad de las autopistas libres de la RCE.

Actualmente, el riesgo de sufrir un accidente en este tramo de la M-40 es un -77% menor que el existente en el conjunto de autopistas libres estatales, al ser el índice de peligrosidad del año 2016 (último disponible) 2,8 frente al 12,2, respectivamente, siendo además el riesgo de fallecer cero frente al 0,1 existente en las autopistas libres de la RCE.

En este sentido, cabe reseñar que actualmente en el tramo de la M-40 comprendido entre los puntos kilométricos 35,0 y 37,7 no se encuentra identificado ningún Tramo de Concentración de Accidentes (TCA).

Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los TCA identificados, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo el Ministerio de Fomento además de identificar los TCA en su red periódicamente (tal como preconiza dicha Directiva Europea sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras), realiza estudios detallados de cada uno de ellos para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, pueden conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

<sup>2</sup> Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h





En concreto, en el tramo objeto de la presente pregunta, al no haberse identificado como TCA y no presentar una accidentalidad elevada no se ha llevado a cabo ningún estudio específico del mismo. No obstante, el Plan de Reforma interior del APR 2.6-02 “UE-2 Montegancedo” en el término municipal de Pozuelo de Alarcón, informado por el Ministerio de Fomento, tiene prevista la reordenación de accesos a la M-40 entre los puntos kilométricos 37 y 41, incluyendo entre las actuaciones la construcción de una vía de servicio que mejorará las actuales condiciones de accesibilidad en dicho entorno, así como en el acceso al Campus de Montegancedo de la Universidad Politécnica de Madrid.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, el Ministerio de Fomento también realiza otras actuaciones específicas de seguridad vial, como las denominadas actuaciones preventivas, que complementan a las de tratamiento de los TCA, y que tienen por objeto eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del 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, la apuesta firme llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos cuatro años (periodo 2013-2016) el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en este tramo de la M-40 se haya reducido un -73% (al pasar el índice de peligrosidad de 10,5 en el año 2013 a 2,8 en el 2016) y se haya mantenido nulo el riesgo de fallecer como consecuencia de un accidente (índice de mortalidad nulo). De tal manera que actualmente el riesgo de sufrir un accidente en este tramo de la M-40 sea un -63% inferior al del conjunto de las autopistas libres de características similares (autopista libre, periurbana y con un intervalo de Intensidad Media Diaria- IMD- similar), al ser el índice de peligrosidad 2,8 frente al 7,5, respectivamente, y si ga siendo el riesgo de fallecer cero.

La inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Madrid en el periodo 2013-2017 ascendió a 389,3 millones de euros.

Así pues, el Ministerio de Fomento va a continuar con este sistema de gestión y conjunto de medidas en materia de seguridad vial, con lo que se espera seguir logrando alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años avala que se está en el camino adecuado para ello. En este sentido, es preciso indicar que en el año 2017<sup>3</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.



Madrid, 27 de julio de 2018