



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/26971

29/10/2020

67861

**AUTOR/A:** RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX); OLONA CHOCLÁN, Macarena (GVOX); DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, Patricia (GVOX); FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, José María (GVOX); ESTEBAN CALONJE, Cristina Alicia (GVOX); VEGA ARIAS, Rubén Darío (GVOX); FERNÁNDEZ RÍOS, Tomás (GVOX)

#### RESPUESTA:

En primer lugar, cabe indicar que en mayo del 2013 se restringió la circulación de vehículos pesados en la carretera N-II y la Autovía A-2 entre los puntos kilométrico 692+050 y 773+500, estableciendo medidas de bonificación<sup>1</sup> a este tipo de vehículos en la AP-7, para desviarlos hacia la Autopista AP-7 para así tratar de favorecer una mejora de la siniestralidad y seguridad vial en la carretera N-II a su paso por la provincia de Girona.

En este sentido debe reseñarse que, en general, el riesgo medio de sufrir un accidente<sup>2</sup> y de fallecer<sup>3</sup> como consecuencia del mismo en una vía de gran capacidad es muy inferior al que presentan las carreteras convencionales. Concretamente en la Red de Carreteras del Estado (RCE) es del orden de la mitad el riesgo de accidente y de una quinta parte el de fallecer<sup>4</sup>.

A continuación se analiza la evolución experimentada antes y después de su adopción en la carretera convencional N-II.

Así, dado que en mayo del 2013 se restringió la circulación de vehículos pesados, considerando la accidentalidad en el periodo 2014-2019 (último año el 2019 con los datos de accidentalidad disponibles consolidados tras la medida) en la carretera

<sup>1</sup> "Convenio para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-Frontera Francesa" aprobado por el Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo

<sup>2</sup> Índice de peligrosidad definido como el número de víctimas de accidentes con víctimas que se registran por cada 100 millones de vehículos-km recorridos

<sup>3</sup> Índice de mortalidad definido como el número de fallecidos que se registran por cada 100 millones de vehículos-km recorridos

<sup>4</sup> El índice de peligrosidad en la RCE para el año 2018 es de 9,3 mientras que para el resto de carreteras españolas fue de 21,7 y el de mortalidad 0,4 y 0,7, respectivamente. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento 2018 y el Anuario Estadístico de Accidentes de la D.G.T. de 2018.



N-II en Girona entre los puntos kilométricos (pp.kk) 692+050 (inicio enlace C-35 Macanet) y 773+500 (inicio enlace La Junquera), se observa que en el periodo considerado se produjeron un total de 469 accidentes con víctimas (de los cuales 18 resultaron mortales), que ocasionaron 26 víctimas mortales y 812 heridos.

Accidentalidad en la N-II en Girona (entre los pp.kk. 692+050 y 773+500)

Año	Accidentes con víctimas	Víctimas mortales	Accidentes mortales	Heridos graves	Heridos leves	Heridos totales
2008-2013	681	76	63	129	896	1.025
2014-2019	469	26	18	93	719	812
Variación (%)	-31,1%	-65,8%	-71,4%	-27,9%	-19,8%	-20,8%

Por otro lado, considerando el periodo de 6 años anteriores, es decir, el periodo 2008-2013, se indica que se han registrado un total de 681 accidentes con víctimas (de los cuales 63 resultaron mortales), ocasionando 76 víctimas mortales y 1.025 lesionados. Esto supone que en el sexenio que lleva en marcha efectiva la medida de restricción de la circulación de vehículos pesados se ha experimentado una reducción de un -31,1% de los accidentes con víctimas, un -71,4% en accidentes mortales, un -65,8% en víctimas mortales y en un -20,8% los heridos.

Si se analiza exclusivamente el efecto específico sobre la accidentalidad con implicación de vehículos pesados, la restricción de la circulación a este tipo de vehículos ha supuesto que se haya producido una reducción del -29,4% en el número de accidentes con víctimas, del -85,7% de las víctimas mortales y del -16,7% de los lesionados, al haberse registrado un total de 68 accidentes con víctimas, 21 víctimas mortales y 90 heridos en el periodo 2008-2013 y 48, 3 y 75, respectivamente, en el periodo 2014-2019. En consecuencia, se puede afirmar que el efecto positivo de la medida ha sido aún más acusado en los vehículos pesados ya que se han experimentado mayores porcentajes de disminución de la accidentalidad y sus consecuencias.

Por consiguiente, se puede concluir que la medida adoptada ha redundado en una notable mejora de las condiciones generales de seguridad en el tramo de esta carretera convencional N-II.

Madrid, 04 de diciembre de 2020

