



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/20064

15/11/2017

55709

**AUTOR/A:** RODRÍGUEZ RAMOS, María Soraya (GS); PEÑA CAMARERO, Esther (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE) en Valladolid, a continuación se indica su evolución en los últimos 5 años (2012-2016):

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	216	11	10	23	315
2013	169	6	6	26	267
2014	187	2	2	39	251
2015	193	8	7	26	324
2016	162	9	7	25	251

Dónde:

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Según se observa, en los últimos cinco años (2012-2016) el número de accidentes con víctimas se ha reducido una cuarta parte (-25%) y el de víctimas mortales un -18,2%.

Así, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, se indica que el riesgo medio de sufrir un accidente en las carreteras estatales de Valladolid en dicho periodo (2012-2016) es un 31,4% inferior al del conjunto de la RCE, al ser su índice de peligrosidad medio de 8,1 frente al 10,3 de la RCE.

El Ministerio de Fomento 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.

Asimismo, cabe reseñar que de acuerdo con lo que se refleja en 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.

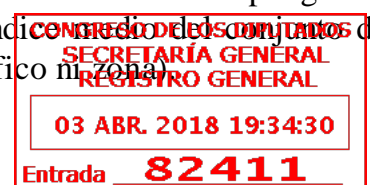
Así pues, en la identificación de los TCA además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no sólo los mortales y graves) se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona y el tráfico soportado por la vía. Asimismo, se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

Asimismo, cabe señalar que la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Fomento, sigue las pautas de uno de los métodos contemplados en el Manual de Seguridad Vial de la Asociación Mundial de la Carretera y es similar (e incluso en algunos casos más sofisticado) al que se utiliza en países de nuestro entorno para la identificación de Tramos de alta Concentración de Accidentes. Por su parte, la mayoría de Administraciones de carreteras españolas han venido adoptando métodos semejantes a los previamente establecidos por la DGC.

El concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Fomento está en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias, donde se hace referencia explícita a Tramos de elevada Concentración de Accidentes.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización de defensa de los conductores Automovilistas Europeos Asociados (AEA), cabe indicar que en ésta no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las características de las carreteras y la zona por la que discurren dado que, según indican “en la selección de los tramos más peligrosos de España, AEA ha tenido en cuenta los tramos de un kilómetro de carreteras de la Red del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad Medio en los cinco últimos años igual o superior a 96. Es decir, tramos de carretera que al menos tuvieran un índice de peligrosidad diez veces superior al de la media nacional (el IP medio en las carreteras en 2015 fue del 9,6)”. Dicha definición desvirtúa el cálculo y la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes pues el rango de índice de riesgo establecido es el mismo para todos los casos, con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo realizado no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera ni por su Intensidad Media Diaria -IMD-. Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas lo que no es del todo riguroso.

Así pues, la metodología empleada por AEA es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras y menos precisa (considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice de peligrosidad en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona).





En la actualidad, se informa que en la RCE en Valladolid se encuentran identificados un total de 0,5 km de Tramos de Concentración de Accidentes (un único TCA), lo que representa un 0,09% de la longitud total de la red estatal en dicha Comunidad Autónoma.

En concreto, se encuentra identificado el TCA entre los puntos kilométricos 357,9 y 358,4 de la N-122 (0,5 km de longitud). Cabe indicar que con objeto de velar porque los usuarios de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras Estatales (RCE) estén informados de la existencia de los Tramos de Concentración de Accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos ellos 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.

En este sentido, debe indicarse según el estudio específico realizado, la accidentalidad en el TCA de la N-122 en Valladolid, es debida fundamentalmente a que no se respeta la señalización de ceda al paso en los accesos a la glorieta, a una mala elección de los carriles a la hora de circular por su interior y al realizar la salida de la glorieta, así como también a ciertas retenciones que se originan en hora punta y que dan lugar a algunos accidentes por alcances (sin gravedad). Como resultado del estudio de dicho tramo se han derivado una serie de actuaciones para su tratamiento de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento del tramo, así como de repintado de marcas viales, las cuales ya han sido ejecutadas, siendo las actuaciones ejecutadas las que se detallan a continuación:

<b>ACTUACIÓN</b>
Repintado de marcas viales en el tronco de la carretera A-11 / N-122, entre los p.k. 344,300 - 359,700. Repintado de Bta. campañas anuales
Repintado de marcas viales en la N-122, p.k. 358,075
Colocación de nueva malla de cerramiento, N-122, p.k. 358,300
Colocación de carteles de TCA. A-11, p.k. 357,900
Mejora de señalización horizontal, vertical y bandas transversales de alerta en TCA A-11 / N-122 P.K. 357,500 A 358,075
Fresado y reposición de mezcla bituminosa en caliente en: Rondas de Valladolid, VA-20 y A-62; Enlace de VA-30 con N-122; A-11. Provincia de Valladolid
Rehabilitación superficial del firme de la carretera A-11 entre los PP.KK. 344,300 y 358,250

Por otro lado, cabe destacar 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, la apuesta firme llevada a cabo por la DGC para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años (2012-2016), el riesgo de sufrir un accidente en la Red de Carreteras Estatales (RCE) en Valladolid haya descendido un -33,3% en este quinquenio (al pasar el índice de peligrosidad de 9,6 en el año 2012 a 6,4 en el 2016), siendo actualmente inferior al riesgo medio del conjunto de carreteras estatales.



Por tanto, 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.

En este sentido, se señala que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Valladolid en el periodo 2011-2016 ascendió a 85,3 millones de euros.

Así pues, cabe señalar que el Gobierno, a través del 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, cabe indicar que en el período enero-octubre de 2017 el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -6,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +7,9% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 03 de abril de 2018