



**GENERALITAT VALENCIANA**

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO

Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad  
Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

# ***INFORME DE SEGURIDAD VIAL***

## ***AÑO 2015***

## INDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT
3. ACTUACIONES REALIZADAS EN 2015
4. PROGRAMACIÓN 2016

ANEXO 1: EVOLUCIÓN ACCIDENTALIDAD 2003-2015 EN LA GENERALITAT  
ANEXO 2: TABLAS PROVINCIALES DE INDICADORES DE SINIESTRALIDAD

### *Agradecimientos:*

- *La información recogida en este documento sobre accidentalidad se ha elaborado a partir de los datos suministrados por la Dirección General de Tráfico.*
- *Los datos sobre tráfico en las carreteras de la Generalitat Valenciana han sido aportados por el Centro de Gestión de Seguridad Vial (CEGESEV) de la Generalitat Valenciana.*

## 1. INTRODUCCIÓ

El objeto de este documento es informar sobre las actividades en el ámbito de la seguridad vial realizadas por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad (DGOPTM) durante el pasado año 2015.

Se incluyen datos generales de accidentalidad en la red de la Generalitat, de su evolución a lo largo de los últimos años, así como datos de indicadores de siniestralidad agrupados por provincias y por carretera.

Se recoge, así mismo, un avance de las actuaciones que la DGOPTM tiene programadas para este año 2016 para la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación vial.

Haciendo memoria, hay que señalar que el año 2003 fue un muy mal año para la seguridad vial en nuestra Comunitat, tras varios años en los que la accidentalidad iba en constante incremento; para intentar invertir esta tendencia, en el año 2004 la Generalitat Valenciana redactó el Primer Plan Global de Seguridad Vial, que en total sintonía con la Carta Europea de la Seguridad Vial, recogía unos objetivos generales y específicos para la mejora de las condiciones de seguridad en la red de carreteras de la Generalitat y la reducción de los fallecidos por accidentes de tráfico.

Este Primer Plan Global se ha venido desarrollando por medio de programas bienales, en los que se analizaba la situación de la accidentalidad, se incluían anexos técnicos de interés en el ámbito de la seguridad vial y recogían una relación de actuaciones para mejorar la seguridad de la circulación en las carreteras de la Generalitat Valenciana.

Tras la elaboración de la Estrategia 2011-2020 de la DGT, con nuevas directrices para la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación, y las restricciones motivadas por la fuerte crisis que azotaba el país, en el año 2010 se revisó el Primer Plan Global, y los sucesivos programas bienales se apoyaron, más que en grandes actuaciones de mayor inversión, en estrategias de mejoras puntuales, detección de tramos de concentración de accidentes y auditorías específicas de seguridad vial (como márgenes, intersecciones, accesos o sistemas de contención de vehículos).



En la actualidad está en ejecución el **Programa de Seguridad Vial 2015/2016**, que contempla un total de 197 actuaciones, las cuales se pueden clasificar, atendiendo a las características temporales de la intervención o a las características del tramo donde se enmarcan. Así, cuando la solución definitiva no pueda acometerse en breve, se ejecuta una actuación inmediata o a corto plazo para paliar el problema.



Se recogen actuaciones para mejora de la seguridad vial en travesías, en intersecciones y accesos, en curvas y en otros tramos de problemática específica, como se muestra en la siguiente tabla:



PSV 2015-2016		Castellón	Valencia	Alicante	TOTAL GV
<b>CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN</b>	Inmediatas	11	63	46	120
	Definitivas	30	28	19	77
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>91</b>	<b>65</b>	<b>197</b>
<b>CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO</b>	Travesía	6	2	7	15
	Intersección	9	19	5	33
	Recta/tramo	23	64	49	136
	Curva	3	6	4	13
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>91</b>	<b>65</b>	<b>197</b>

*Actuaciones contempladas en el vigente Programa de Seguridad Vial 2015-2016, clasificadas según el ámbito temporal de la medida y según las características del tramo donde se actúa.*

## **2. DATOS DE ACCIDENTALIDAD.**

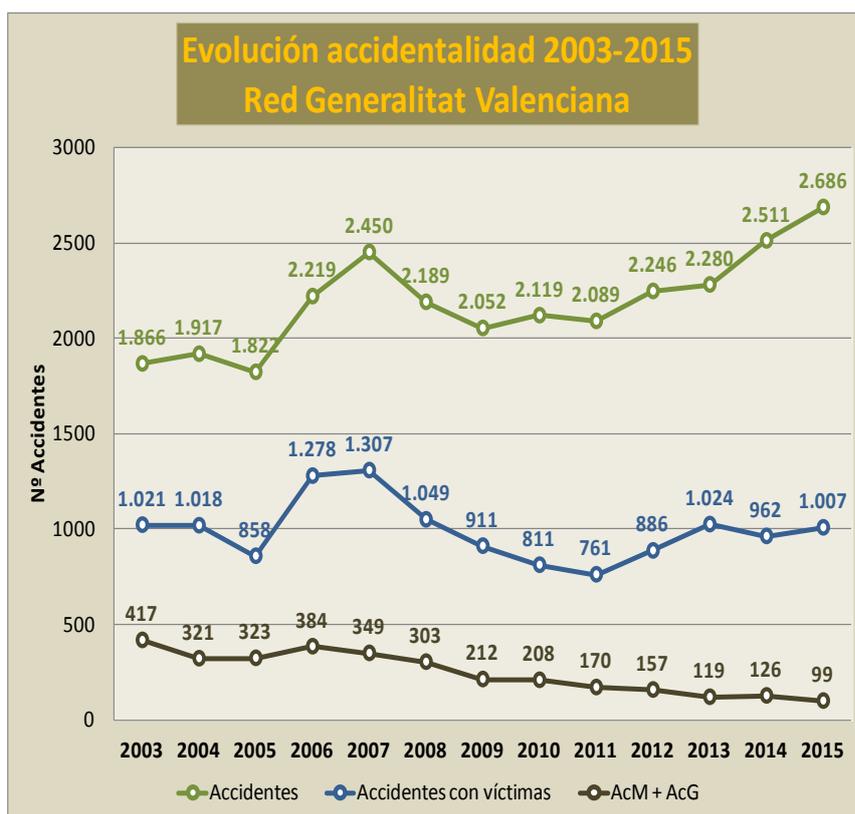
- Evolución de la siniestralidad (periodo 2003-2015).
- Evolución reciente de los Indicadores de siniestralidad (2010-2015).
- Índices por tipología: carretera convencional vs vías gran capacidad.
- Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

➤ **Evolución de la siniestralidad (periodo 2003-2015).**

En el Anexo 1 se incluye una tabla en la que se recogen una serie de indicadores de seguridad vial, ordenados por provincias y años para el periodo 2003-2015.

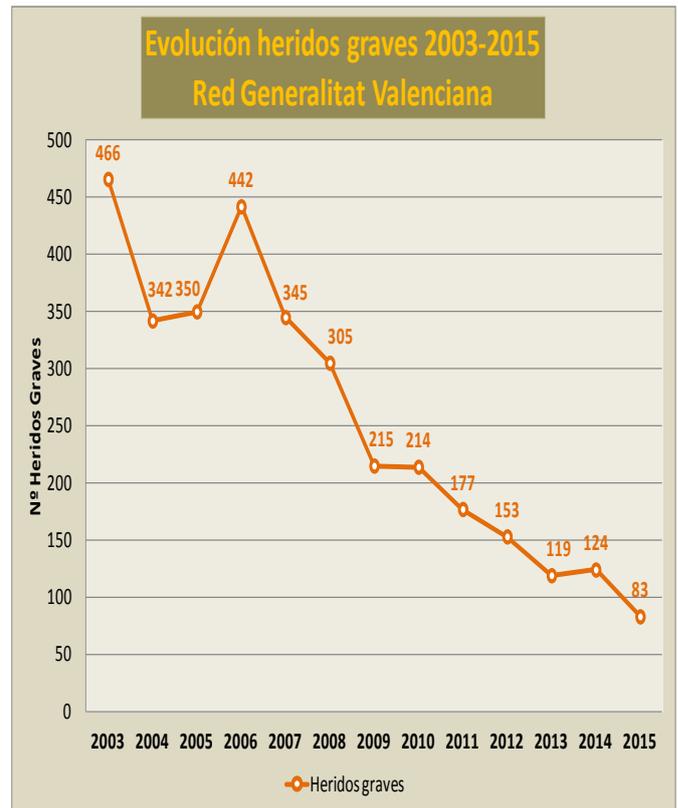
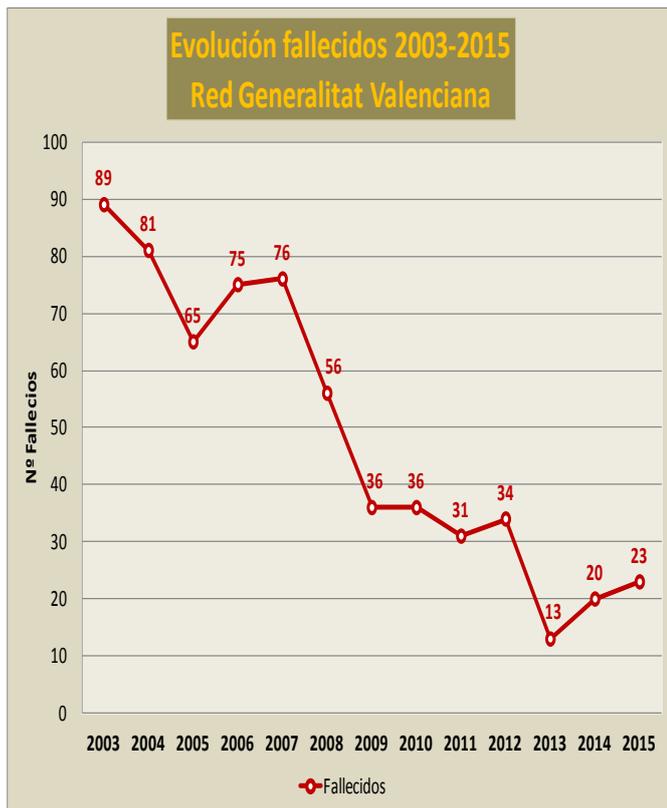
Partiendo del año 2003, año de referencia del Primer Plan Global, el análisis de los principales indicadores de siniestralidad vial muestra un descenso importante en las cifras de fallecidos y heridos graves en las carreteras de la Generalitat, habiéndose cumplido el objetivo comunitario de reducción de los fallecidos en un 50% en 2010.

En las gráficas que siguen se muestra la evolución de los accidentes con víctimas, y de los fallecidos y heridos graves, desde el año 2003; se observa que el año 2013 fue, con diferencia, el año con menor cifra de fallecidos de toda la serie histórica. Y el 2015, a pesar del incremento de víctimas mortales respecto de los dos años anteriores, se sitúa todavía en unas cifras de reducción del 74% en fallecidos y del 83% en heridos graves respecto al inicio del periodo (2003).



La gráfica muestra la evolución del nº de accidentes de tráfico, los accidentes con víctimas, y aquellos de mayor lesividad (con fallecidos y/o heridos graves).

Se mantiene la tendencia descendente de los accidentes de mayor gravedad, incluso con fallecidos, frente al incremento del nº de accidentes con daños o heridos leves.



En las gráficas se muestra la evolución de las víctimas fallecidas y heridas grave en los accidentes de tráfico en la red de la Generalitat entre 2003 y 2015.

A pesar de la tendencia descendente en las cifras de fallecidos, en los dos últimos años ha variado la pendiente, y el descenso es menos acusado.

### ➤ Evolución reciente de los indicadores de siniestralidad (2010-2015)

En la tabla que sigue se muestran los principales indicadores de siniestralidad para el año 2015 en relación con el año 2010:

INDICADOR	2010	2015	variación periodo	variación media anual
Accidentalidad Total	2.119	2.686	+27%	+4,8%
Accidentalidad con Víctimas	811	1.007	+24%	+4,4%
Fallecidos	36	23	-36%	-8,6%
Heridos Graves	214	83	-61%	-17,2%
Heridos Leves	981	1.320	35%	+6,1%
Índice de Peligrosidad (IP)	15	19	27%	
Índice de Mortalidad (IM)	0,66	0,42	-36%	
Índice de Riesgo (IR)	42,16	21,83	-48%	

El descenso medio anual en el número de fallecidos en este periodo ha sido del 8,6%, frente al 12% del periodo anterior (2003-2010), lo que muestra un cierto estancamiento en la tendencia descendente de la siniestralidad, incluso con riesgo de repunte si no se plantean nuevas estrategias.

## ➤ Índices por tipología: carretera convencional vs vías gran capacidad

La siniestralidad de las carreteras presenta una clara diferenciación en función del tipo de vía. Las carreteras convencionales, que representan un 88% de la longitud total de la red de la Generalitat, y por las cuales se realiza menos de la mitad del kilometraje anual recorrido, acumulan el 70% de los accidentes con víctimas y el 80% de los fallecidos.

Las vías de alta capacidad (autopistas / autovías / convencionales desdobladas) presentan, en contraposición, mucho mejores índices de siniestralidad, como puede observarse en la tabla siguiente:

		AÑO 2015										
		Características			Accidentalidad			Índices				
		Longitud (km)	IMD (veh/día)	Tráfico (10 <sup>6</sup> veh-km)	Total accidentes	Accidentes c/víctimas	Accidentes c/fallecidos	Fallecidos	IP	IM	IR	
ALICANTE	Vías Gran Capacidad	78	14.452	412	198	77	1	1	19	0,24	13,19	B
	Carretera Convencional	914	3.460	1.154	936	338	7	7	29	0,61	37,90	B-M
	<b>Total</b>	<b>992</b>	<b>4.328</b>	<b>1.566</b>	<b>1.134</b>	<b>415</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>27</b>	<b>0,51</b>	<b>31,41</b>	B-M
CASTELLÓN	Vías Gran Capacidad	92	20.486	686	166	50	2	3	7	0,44	7,34	B
	Carretera Convencional	892	1.540	501	317	115	3	3	23	0,60	34,41	B-M
	<b>Total</b>	<b>980</b>	<b>3.307</b>	<b>1.187</b>	<b>483</b>	<b>165</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>0,51</b>	<b>19,04</b>	B-M
VALENCIA	Vías Gran Capacidad	160	29.382	1.720	436	182	1	1	11	0,06	9,31	B
	Carretera Convencional	627	4.108	941	633	245	8	8	26	0,85	32,25	B-M
	<b>Total</b>	<b>788</b>	<b>9.255</b>	<b>2.661</b>	<b>1.069</b>	<b>427</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>0,34</b>	<b>17,36</b>	B-M
GENERALITAT	Vías Gran Capacidad	330	23.378	2.818	800	309	4	5	11	0,18	12,61	B
	Carretera Convencional	2.433	2.924	2.596	1.886	698	18	18	27	0,69	35,20	B-M
	<b>Total</b>	<b>2.760</b>	<b>5.375</b>	<b>5.414</b>	<b>2.686</b>	<b>1.007</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>0,42</b>	<b>21,83</b>	B-M

Tráfico: Tráfico anual acumulado en millones de vehículos x kilómetro

IP= Índice de Peligrosidad: Número de accidentes con víctimas por cada 100 millones de kilómetros recorridos

IM= Índice de Mortalidad: Número de víctimas mortales por cada 100 millones de vehículos recorridos

IR= Índice de Riesgo-EuroRap: Número de accidentes con fallecidos o heridos graves por cada 1.000 millones de kilómetros recorridos (media ponderada de los últimos tres años)

B= Bajo B-M=Bajo-Medio M=Medio M-A=Medio-Alto A=Alto

El Índice de Peligrosidad (IP) mide el nivel de riesgo de sufrir un accidente con víctimas respecto a los kilómetros recorridos. Los IP de las carreteras convencionales son del orden de 2,5 veces los de las vías de gran capacidad (con calzadas separadas para los dos sentidos de circulación).

Si tenemos en cuenta los accidentes mortales, el IM (índice de mortalidad) mide el nivel de riesgo de resultar fallecido en accidente de tráfico respecto a los kilómetros recorridos. Los IM de las carreteras desdobladas son del orden de la cuarta parte los de las convencionales.

Respecto al Índice de riesgo de EuroRAP (European Road Assessment Programme), muestra el riesgo de sufrir un accidente con fallecidos o heridos graves respecto al nivel

de exposición al tráfico. Y también las carreteras de gran capacidad presentan unos mejores índices que las convencionales.

Derivado de ello, las actuaciones contempladas en los sucesivos Programas de Seguridad Vial están orientadas mayoritariamente hacia la red convencional; máxime teniendo en cuenta, como se ha dicho anteriormente, la limitación de grandes actuaciones debido a la menor disponibilidad presupuestaria.

## ➤ Diagnóstico de seguridad vial de la red de la Generalitat

Los Programas de seguridad vial que la Generalitat elabora cada dos años recogen el análisis de la accidentalidad registrada en sus carreteras, lo que permite caracterizar la problemática de la seguridad de la circulación de la red y los aspectos de la gestión donde hay que centrar los esfuerzos.

Así, se constata que los principales problemas de seguridad vial en la red de la Generalitat son:

- Las **colisiones y alcances**, muy relacionadas con las intersecciones y accesos, suponen el 53% de los accidentes con víctimas.
- Las **salidas de vía**, cuyas consecuencias están muy influenciadas por la situación de las márgenes, suponen el 33% de los accidentes con víctimas.
- Los **usuarios vulnerables** (peatones, ciclistas y motoristas), aparecen como afectados en el 25% de los accidentes con víctimas.

### Factores concurrentes

En el desarrollo del accidente suelen concurrir diversos factores en la producción del mismo, principalmente relacionados con el factor humano, el vehículo y la infraestructura.

Como viene sucediendo en los últimos años, los factores relacionados con las **condiciones psicofísicas** del conductor (distracción, cansancio, inexperiencia, enfermedad, alcohol), presente en más del 40% de los accidentes registrados, la **infracción a la Norma de circulación**, con el 21%, y la **Velocidad inadecuada**, con el 13%, son los factores recurrentes en los accidentes de tráfico en la red autonómica.

## ➤ **Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)**

Sin descartar el interés del estudio de “puntos negros”, para una administración responsable de una red de carreteras tiene mayor interés el estudio, detección y tratamiento de los “tramos de concentración de accidentes” (TCA). Para designar un tramo de carretera como TCA se tiene en cuenta la accidentalidad durante un periodo de cinco años, la intensidad de tráfico durante ese periodo, la tipología del tramo (autopista/autovía, multicarril, convencional) y su entorno (urbano, periurbano o interurbano).

Con el procedimiento de análisis de TCA se seleccionan aquellos tramos de carretera cuya accidentalidad es superior a la de tramos de las mismas características, lo que permite priorizar las actuaciones de mejora de la red en aquellos tramos de peores condiciones de seguridad; es decir, la estrategia de actuación mediante TCA posibilita actuar en un pequeño porcentaje de la red, que, no obstante, acumula una importante accidentalidad; de esta manera se consigue una alta eficacia coste/beneficio.

Según el protocolo de la Generalitat, cada 3 años se realiza el cálculo de los TCA, obteniéndose una relación de tramos para su análisis y resolución. En el último cálculo, realizado en el año 2013, se detectaron un total de 107 tramos de concentración de accidentes, que, con solo el 6% del total de longitud de la red, acumulan el 30% del total de accidentes con víctimas y el 20% de fallecidos.

El procedimiento de actuación contempla cuatro fases:

1. Análisis del tramo.
2. Propuesta de actuación (si se considera que es conveniente actuar sobre la infraestructura).
3. Ejecución de la propuesta de actuación.
4. Seguimiento del tramo tras la actuación.

### **3. ACTUACIONES REALIZADAS EN 2015.**

- **Grado de ejecución del PSV 2015-2016.**
- **Actuaciones del Programa. Ejemplos.**
- **La Comisión de Tráfico de la Comunitat Valenciana y el Grupo de trabajo de Infraestructuras.**
- **El VII Congreso Nacional de Seguridad Vial.**

## ➤ Grado de ejecución del PSV 2015-2016

Como se ha dicho anteriormente, el vigente Programa de Seguridad Vial contempla actuaciones a desarrollar a lo largo de los años 2015 y 2016. En este primer año, 2015, se han ejecutado aproximadamente la mitad de las actuaciones contempladas en el conjunto del programa, como se muestra en la tabla siguiente:

PROVINCIA	Objetivo bienio 2015/16	Realizadas (dic-2015)	Grado de ejecución
Castellón	41	30	73%
Valencia	91	35	38%
Alicante	65	35	54%
<b>TOTAL GV</b>	<b>197</b>	<b>100</b>	<b>51%</b>

El resto de actuaciones del programa se ejecutarán durante este año 2016.

## ➤ Actuaciones del Programa. Ejemplos

Los Programas de seguridad vial recogen las acciones encaminadas a resolver los problemas de seguridad de la red detectados, y en su diseño han participado todos los Servicios implicados en la gestión de la red.

En muchos de los casos las actuaciones son de carácter preventivo, surgidas al identificar situaciones potencialmente peligrosas que requieren una mejora para prevenir accidentes, y en otros vienen derivadas de los estudios de tramos de concentración de accidentes y de la investigación de los accidentes mortales y de especial gravedad.

A continuación se muestran algunos ejemplos de actuaciones ejecutadas con el vigente Programa 2015-2016.

### **ACTUACIONES EN ZONA URBANA**

Garantizar la convivencia pacífica del tráfico con la población es uno de los objetivos que persiguen las actuaciones realizadas en el ámbito urbano. Para ello es preciso asegurar que las condiciones de circulación dentro de poblado se ajustan a las especiales necesidades del entorno, muy diferentes de la circulación en carretera abierta, y que pasa por lograr un calmado del tráfico a lo largo de toda la travesía, así como comprobar la seguridad de los itinerarios peatonales y la correcta ubicación de los pasos de peatones.

Veamos algunos ejemplos de actuaciones ejecutadas en ámbito urbano con el vigente Programa de seguridad vial:

***“Mejora de la seguridad vial travesía Cinctorres (CV-125). Castellón”***



*Actuación encaminada a mejorar las condiciones de seguridad a la llegada a la población y moderación de la velocidad en la travesía, con actuaciones integrales de repavimentación, estrechamiento de carriles y ensanche del eje con creación de refugios centrales en los pasos peatonales (en previsión de uso por personas de elevada edad o movilidad reducida), así como la adecuación de aceras.*

***“Mejora de itinerario peatonal travesía Callosa d´En Sarrià (CV-715). Alicante”***



*Actuación encaminada a resolver los problemas de altas velocidades y falta de visibilidad de los cruces peatonales ocasionados por los aparcamientos.*

*La actuación comprende la repavimentación y ampliación de los espacios dedicados al tráfico peatonal, regulando los espacios destinados al aparcamiento de forma compatible con la accesibilidad residencial así como la integración paisajística del tramo.*

## **ACTUACIONES EN PUNTOS SINGULARES**

En ocasiones se dan determinadas circunstancias en el uso y condiciones del entorno de la vía que requieren de la adopción de medidas singulares para la mejora de las condiciones de seguridad del tramo.

Veamos un ejemplo:

### **“Acceso al paraje Pou Clar en Ontinyent (CV-81). Valencia”**



*Tramo en el que en determinadas épocas del año existe un importante flujo peatonal de cruce de esta carretera; dado el peligro que supone establecer la prioridad peatonal fuera de travesía, esta actuación tiene como objetivo alertar de la presencia de peatones, moderar la velocidad de los vehículos a su paso por la zona y mejorar el itinerario peatonal; la instalación de un radar por parte de la DGT contribuye, así mismo, al respeto de las velocidades al paso por este tramo.*

## **ACTUACIONES DE MEJORA LOCAL DE TRAZADO**

Las características geométricas de la vía y su entorno en carreteras en servicio que se construyeron hace años y para unas condiciones de tráfico diferentes, requieren de mejoras locales de trazado para garantizar una conducción segura.

Veamos algún ejemplo de actuación de estas características recogida en el vigente Programa de seguridad vial:

### **“Mejora del trazado en la CV-190 en Cortes de Arenoso. Castellón”**



*Tramo de carretera con plataforma estricta fuertemente condicionada por la orografía del terreno y presencia de vehículos pesados. La actuación comprende ampliación de plataforma, mejora de curvas y mallas de protección para evitar caída de piedras a la calzada.*

## **ACTUACIONES EN INTERSECCIONES Y ENLACES**

Las intersecciones y enlaces son puntos potencialmente conflictivos de la red, donde se producen movimientos de incorporación y salida de vehículos e interferencia con las trayectorias de circulación principales, y donde el conductor debe extremar la atención para adoptar las decisiones adecuadas. Para ello es necesario asegurar que se mantengan las adecuadas condiciones de visibilidad y percepción de la intersección, así como un régimen de velocidades adecuado en los ramales, por lo que el programa de seguridad vial recoge también actuaciones en esta línea.

Algunas de las actuaciones contempladas en el vigente programa de seguridad vial se muestran a continuación:

### **“Mejora de la seguridad en ramal CV-35 a Ronda Norte. Valencia”**



*Este ramal, unidireccional de dos carriles y trazado en curva, que conecta la carretera CV-35 con la CV-30, comienza con un carril de deceleración, continúa con una divergencia, y finaliza con una incorporación a la carretera CV-30 mediante carril de aceleración; estas circunstancias (ramal, curva, convergencias y divergencias) obligan a limitar la velocidad a 50 km/h. Sin embargo, debido a una velocidad inadecuada para el tramo, sobre todo por los vehículos que circulaban por el carril izquierdo, se producían accidentes, principalmente con calzada mojada. La seguridad del tramo se ha incrementado notablemente mejorando la adherencia con la extensión de una capa de aglomerado de alta fricción, modificando su trazado, reduciendo la anchura a un solo carril y aumentando el balizamiento.*

### "Glorieta en CV-835. Novelda. (Alicante)"



*Ampliación de rotonda en Novelda con recalanzado de carriles de acceso, y con un diseño que evita que la invasión de la isleta central por pérdida del control de un vehículo pueda dar lugar a un accidente grave.*

### "Construcción de glorieta en CV-550. Alzira (Valencia)"



*En esta intersección se producían accidentes muy graves debido al intenso tráfico de cruce e incorporación a la carretera CV-550 con distancias de visibilidad reducidas. La construcción de esta glorieta permite que todos los movimientos de conexión de los caminos colindantes con la carretera CV-550 se hagan en condiciones de seguridad.*

## **ACTUACIONES PARA PROTECCIÓN DE USUARIOS VULNERABLES**

El Programa de seguridad vial recoge un capítulo importante de actuaciones encaminadas a la protección de los usuarios más vulnerables como son los peatones, ciclistas y usuarios de motocicletas.

### **“Acondicionamiento de carril bici CV-70 Benidorm-la Nucia”**



*Peatones y ciclistas muchas veces deben compartir el espacio y es preciso asegurar las condiciones de seguridad para todos. Esta actuación comprende la sustitución de la cuneta por acera pavimentada, ganando así un espacio adicional para tránsito de peatones y ciclistas.*

## **ACTUACIONES DE MEJORA DE MÁRGENES**

Un porcentaje importante de la accidentalidad se produce por salida de vía. En estos casos las márgenes pueden suponer un peligro por la existencia de obstáculos puntuales, desniveles, cunetas, etc.

Estas actuaciones pretenden transformar el margen de forma que una eventual salida de vía no genere un accidente grave.

### **“Ejecución de cunetas de seguridad”**



*El objetivo general es ir convirtiendo cunetas construidas hace años y “poco amigables”, en cunetas de seguridad.*

## ➤ **La Comisión de Tráfico de la Comunitat Valenciana y el Grupo de trabajo de Infraestructuras.**

Teniendo en cuenta que la seguridad vial no se puede entender sin la cooperación de administraciones públicas, organismos, empresas, asociaciones y otras entidades que puedan contribuir a la reducción de la accidentalidad en un determinado territorio, el organismo de coordinación en nuestra Comunitat es la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial de la Comunitat Valenciana; en esta Comisión, presidida por el Delegado del Gobierno, están representadas las jefaturas provinciales de tráfico, el sector de Tráfico de la Guardia Civil, cinco Consellerías de la Generalitat, las administraciones titulares de carreteras en la Comunitat (Fomento, Generalitat, Diputaciones), la Fiscalía de Seguridad Vial, la Federación Valenciana de Municipios y Provincias, Policías Locales, institutos universitarios, asociaciones de víctimas, etc.

Anualmente se reúne el pleno de la Comisión para, entre otros objetivos, analizar la accidentalidad en nuestra Comunitat, informar sobre el grado de cumplimiento de los programas correspondientes al año en curso, y presentar el programa que se ejecutará en el siguiente año

La misión principal de la Comisión de Tráfico es coordinar al conjunto de organismos que en el ámbito de nuestra Comunitat pueden realizar actuaciones encaminadas a reducir la accidentalidad en nuestro territorio.

En el seno de la Comisión existe el Grupo de Trabajo de Infraestructuras, con participación de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en el que anualmente se analiza la problemática de las carreteras de la Comunitat desde el punto de vista de la propia infraestructura.

## ➤ **El VII Congreso Nacional de SV: “La red convencional, en el foco de la seguridad vial”**

Durante los días 21 y 22 de octubre del pasado año 2015 se celebró en Valencia el VII Congreso Nacional de Seguridad Vial; este congreso puede considerarse el evento técnico de mayor relevancia en el campo de la seguridad vial de las infraestructuras que anualmente se celebra en España. Este congreso, organizado por la Asociación Española de la Carretera, y promovido por la Generalitat Valenciana, el Ministerio de Fomento, la DGT y las Diputaciones de Castellón, Valencia y Alicante, ha tenido como tema principal la seguridad vial en las carreteras convencionales, que como todos sabemos acumulan un gran porcentaje de la accidentalidad que se produce en las carreteras españolas.

Como conclusión general de este VII Congreso Nacional de Seguridad Vial se puede destacar que la mejora de la seguridad vial en España pasa necesariamente por intensificar la atención a la red convencional; y, si bien la Directiva Europea de

Seguridad Vial es de obligada aplicación sólo en la red transeuropea de carreteras (TERN), donde realmente se necesita es en la red convencional.

En este congreso, desarrollado en seis sesiones, se han tratado a lo largo de dos días temas actuales y de interés, presentados por 40 expertos provenientes de diversos sectores, en representación de numerosos organismos y entidades activos en esta materia, y con asistencia de más de doscientos congresistas provenientes de toda la geografía española; se ha podido contar con una gran representación de administraciones, organismos y empresas: DGT, Mº de Fomento, Administraciones Autonómicas de Carreteras, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Universidades, Fundaciones, Ingenierías, Empresas de Servicios, etc.

Conviene recordar que hasta hace poco más de veinte años la seguridad vial era algo muy vistoso, algo por lo que todos apostaban... pero vacío de contenido; en realidad el despegue de la seguridad vial en España ha venido de la mano de quienes seguían muy de cerca las escandalosas cifras de accidentalidad y pensaban que era urgente cambiar el rumbo de las cosas; y, como dato de interés, el actual Servicio de Seguridad Vial de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio fue el primer Servicio específico de seguridad vial que se creó en España; era el año 1991, y desde entonces prácticamente todos los gobiernos autonómicos han seguido el camino marcado por el gobierno valenciano.

En el congreso quedó claro que afortunadamente se han hecho muchos progresos en cuanto a reducción de la accidentalidad, y que España va en el vagón de cabeza de la UE, pero no cabe bajar la guardia porque estamos perdiendo velocidad, y se corre el riesgo de un empeoramiento.

A modo de medida del interés actual por la seguridad vial, y por los temas tratados, hay que señalar que las ponencias fueron seguidas en su integridad por los congresistas asistentes; y, a modo de medida de la importancia que se está dando a la coordinación y la interdisciplinariedad, hay que destacar la asistencia y participación de buena parte de la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana.

## **4. PROGRAMACIÓN 2016**

- Finalización Programa de Seguridad Vial 2015-2016.
- V Jornadas ITS Comunitat Valenciana.
- Recomendaciones sobre protección de motociclistas.
- Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana.
- La web de la Generalitat Valenciana.
- Elaboración del Programa de Seguridad Vial 2017-2018

## ➤ Finalización del Programa de Seguridad Vial 2015-2016

A lo largo del año 2016 se completará la ejecución del Programa de seguridad vial 2015-2016, ya descrito en apartados anteriores.

## ➤ V Jornada ITS Comunitat Valenciana

El pasado 4 de marzo de 2016, se celebró en la Universidad Politécnica de Valencia la V Jornada ITS-Comunitat Valenciana, organizada por la Fundación ITS-España y su Comité ITS-Comunitat Valenciana (ITS-CV), y con la participación, entre otros organismos, de la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, la Dirección General de Tráfico y la Universidad Politécnica de Valencia.

En esta jornada, a la que han asistido casi un centenar de técnicos interesados en estas tecnologías, se señaló el apoyo y colaboración de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio para la celebración de este encuentro, dada la necesidad de poner en común experiencias y puntos de vista sobre los sistemas inteligentes de transporte (ITS), de gran importancia en las políticas de gestión de todos los modos de transporte; estas tecnologías ITS, cada vez más presentes en nuestra vida diaria, contribuyen a conseguir una movilidad más segura y cómoda, con ahorro de tiempos y costes, y con mejoras medioambientales derivadas de la optimización del uso de las infraestructuras existentes, ya sean para transporte por carretera, ferroviario, marítimo o aéreo.

Aunque con frecuencia no lo percibimos, tenemos dispositivos ITS en nuestro vehículo, en la carretera, en la ciudad y en cualquier medio de transporte, ya sea ferroviario, marítimo o aéreo. La Comunitat Valenciana tiene un reconocido prestigio en el campo de los ITS, en el que colaboran de modo eficiente las Administraciones con competencia en transportes, las Universidades, y las Empresas del sector.

El Comité ITS-CV se creó en el año 2006, y desde entonces se han celebrado en Valencia cinco jornadas de ámbito autonómico y el VII Congreso Español de ITS (año 2007).

La Jornada estuvo estructurada en dos sesiones técnicas: la primera se dedicó a los ITS para la gestión del tráfico y la movilidad, y la segunda a los ITS en el transporte público. Los temas tratados fueron, entre otros, la Aplicación de la ingeniería de tráfico en la optimización de la movilidad del tranvía en la ciudad de Valencia, las Actuaciones de la DGT para la consecución del objetivo de reducción de la accidentalidad planteada para la década actual, la Moderación de la velocidad en accesos a áreas urbanas, o la Tarjeta Española sin Contacto, sus inicios y primeras implantaciones, y sus ventajas para el ciudadano que utiliza variados modos de transporte público, ya sea en su ciudad o fuera de ella.

## ➤ **Recomendaciones sobre protección de motociclistas**

La Comunitat Valenciana, y especialmente la red de carreteras de la Generalitat, soporta un tráfico motociclista muy importante. Para garantizar las condiciones de seguridad de este colectivo, como complemento a la normativa estatal para tener en cuenta las características y exigencias particulares de las carreteras valencianas, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ha elaborado unas **Recomendaciones para la protección de motociclistas en la Comunitat Valenciana**, adaptada a sus especiales condiciones, en las que no sólo se tienen en cuenta las características geométricas del trazado de la vía sino también las condiciones del tráfico y el entorno, así como la accidentalidad registrada y los peligros potenciales.

## ➤ **El Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana**

Ya se ha comentado en apartados anteriores que si bien la accidentalidad ha descendido de forma notable en el decenio 2004/2013, se observa en estos dos últimos años un periodo de estancamiento, o lo que es peor, un posible repunte; estamos actualmente en una situación en la que todo parece dar a entender que las herramientas que nos sirvieron para reducir la accidentalidad han dejado de ser eficaces: si no totalmente, al menos sí parcialmente.

Se hace necesario un nuevo esfuerzo, y sobre todo nuevas herramientas, para retomar la senda anterior, en busca de la “visión cero”; el Gobierno Valenciano quiere impulsar un esfuerzo colectivo con el objetivo de invertir la tendencia actual de la accidentalidad. Por ello ha puesto en marcha la elaboración del Plan Director de Seguridad Vial, para el cual se está contactando con numerosos organismos y asociaciones, ya que la seguridad vial es cosa de todos... y para todos.

*El Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana (PDSV) marcará las líneas estratégicas para la mejora de la movilidad y seguridad de la circulación en la Comunidad Valenciana para los próximos años, con un enfoque multisectorial y multidisciplinar, en el entendido que la seguridad vial es una responsabilidad compartida y precisa de la participación de ciudadanos, instituciones y demás agentes sociales.*

Para la elaboración del PDSV, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio (CHOPVT), coordinadora de dicho plan, está celebrando reuniones con las “fuerzas vivas de la seguridad vial” en nuestra Comunitat, y se espera que a mediados de este año se disponga de un primer borrador que se dará a conocer a los organismos y asociaciones que han participado en su redacción; así mismo, a través de la web de la CHOPVT, se está aportando al ciudadano información sobre las reuniones sectoriales o temáticas que se vienen celebrando desde que el pasado año se comenzó la redacción del plan.

## ➤ **La web de la Generalitat Valenciana**

La información al ciudadano es clave en la sociedad actual, y es un deber y un compromiso de la Generalitat Valenciana.

En la página web de la Conselleria de Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, se incluyen guías y recomendaciones en materia de seguridad vial, así como estudios y análisis de siniestralidad y mapas de accidentes en la red de carreteras de la Generalitat Valenciana; está previsto la inclusión en breve de datos desagregados de accidentalidad, que permitirán al interesado conocer en detalle la accidentalidad en un determinado tramo.

## ➤ **Programa de Seguridad Vial 2017-2018**

A lo largo de este año se redactará el próximo Programa de Seguridad Vial de acuerdo con lo que establezca el Plan Director de Seguridad Vial.

## **ANEXOS**

- **Anexo 1: Accidentalidad 2003-2015 en la red de la Generalitat**
- **Anexo 2: Tablas provinciales de indicadores de siniestralidad.**

## **A1. ACCIDENTALIDAD 2003-2015 EN LA RED DE LA GENERALITAT**

La tabla que se incluye a continuación contiene los datos básicos de tráfico y accidentalidad en la red de la Generalitat desde el año 2003 hasta el 2015, clasificados por provincia y año; los indicadores de siniestralidad (IP, IM, IR) facilitan el seguimiento de la accidentalidad en estos 13 años.

	<b>ACCIDENTALITAT EN EL PERÍODE 2003/2015</b>	<small>Fecha edición 18/04/2016</small>
<b>(Xarxa de la Generalitat Valenciana)</b>		

PROVÍNCIA	ANY	Trànsit (milíó vehxkm) (1)	Total Accidents	Accidents amb víctimes	Accidents amb morts	Accidents amb ferits greus	Accidents amb ferits lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	IP (2)	IM (3)	IR (4)	
Castelló	2003	1.020	300	182	16	69	97	22	91	158	18	2,16	80,38	M
	2004	1.060	263	179	12	34	133	13	41	201	17	1,23	67,66	M
	2005	1.069	337	184	12	47	125	12	60	194	17	1,12	60,33	B-M
	2006	1.103	380	190	11	70	109	11	95	184	17	1,00	57,54	B-M
	2007	1.308	434	205	17	55	133	17	59	219	16	1,30	60,92	B-M
	2008	1.264	421	195	9	47	139	10	56	211	15	0,79	56,87	B-M
	2009	1.086	409	175	11	41	123	13	48	176	16	1,20	49,21	B-M
	2010	1.036	364	148	7	35	106	7	38	157	14	0,68	44,30	B-M
	2011	1.111	386	143	5	37	101	5	41	138	13	0,45	42,07	B-M
	2012	1.079	386	146	7	23	116	9	28	161	14	0,83	35,34	B-M
	2013	1.058	391	126	1	15	110	2	18	146	12	0,19	27,09	B-M
	2014	1.116	432	142	5	20	117	5	22	153	13	0,45	21,83	B-M
2015	1.187	483	165	5	18	141	6	21	188	14	0,51	19,04	B-M	
València	2003	2.487	949	403	30	133	240	36	182	480	16	1,45	66,86	M
	2004	2.693	890	331	31	110	190	34	159	371	12	1,23	60,81	B-M
	2005	2.814	866	265	16	95	154	22	123	293	9	0,78	51,91	B-M
	2006	2.861	981	538	24	97	417	29	137	684	19	1,01	44,57	B-M
	2007	2.967	1.122	597	22	86	489	26	104	798	20	0,88	39,34	B-M
	2008	2.993	963	458	16	80	362	20	100	547	15	0,67	36,84	B-M
	2009	2.753	908	400	11	66	323	11	79	531	15	0,40	32,25	B-M
	2010	2.764	925	357	18	58	281	19	85	444	13	0,69	29,26	B-M
	2011	2.707	900	333	10	46	277	10	61	447	12	0,37	25,41	B-M
	2012	2.565	978	411	15	59	337	15	67	553	16	0,58	19,43	B-M
	2013	2.565	974	484	7	44	433	7	50	662	19	0,27	23,10	B-M
	2014	2.552	1.019	434	3	43	388	5	52	547	17	0,20	22,26	B-M
2015	2.661	1.069	427	9	29	389	9	31	584	16	0,34	17,36	B-M	
Alacant	2003	1.635	617	436	29	140	267	31	193	530	27	1,90	114,53	M-A
	2004	1.856	764	508	31	103	374	34	142	644	27	1,83	95,51	M
	2005	1.831	619	409	28	125	256	31	167	484	22	1,69	85,68	M
	2006	1.971	858	550	34	148	368	35	210	639	28	1,78	82,89	M
	2007	2.049	894	505	31	138	336	33	182	609	25	1,61	86,14	M
	2008	1.901	805	396	23	128	245	26	149	454	21	1,37	84,78	M
	2009	1.703	735	336	12	71	253	12	88	440	20	0,70	71,29	M
	2010	1.685	830	306	10	80	216	10	91	380	18	0,59	61,26	B-M
	2011	1.674	803	285	15	57	213	16	75	339	17	0,96	48,40	B-M
	2012	1.561	882	329	10	43	276	10	58	456	21	0,64	43,70	B-M
	2013	1.532	915	414	3	49	362	4	51	506	27	0,26	37,13	B-M
	2014	1.518	1.060	386	10	45	331	10	50	485	25	0,66	34,70	B-M
2015	1.566	1.134	415	8	30	376	8	31	548	27	0,51	31,41	B-M	
Total GV	2003	5.142	1.866	1.021	75	342	604	89	466	1.168	20	1,73	85,56	M
	2004	5.610	1.917	1.018	74	247	697	81	342	1.216	18	1,44	73,57	M
	2005	5.714	1.822	858	56	267	535	65	350	971	15	1,14	64,44	M
	2006	5.935	2.219	1.278	69	315	894	75	442	1.507	22	1,26	59,56	B-M
	2007	6.324	2.450	1.307	70	279	958	76	345	1.626	21	1,20	58,75	B-M
	2008	6.122	2.189	1.049	48	255	746	56	305	1.212	17	0,91	56,36	B-M
	2009	5.542	2.052	911	34	178	699	36	215	1.147	16	0,65	48,03	B-M
	2010	5.485	2.119	811	35	173	603	36	214	981	15	0,66	42,16	B-M
	2011	5.492	2.089	761	30	140	591	31	177	924	14	0,56	35,72	B-M
	2012	5.205	2.246	886	32	125	729	34	153	1.170	17	0,65	33,06	B-M
	2013	5.156	2.280	1.024	11	108	905	13	119	1.314	20	0,25	28,13	B-M
	2014	5.187	2.511	962	18	108	836	20	124	1.185	19	0,39	25,86	B-M
2015	5.414	2.686	1.007	22	77	906	23	83	1.320	19	0,42	21,83	B-M	

(1) Trànsit anual acumulat (en milions de vehicles x quilòmetre)

(2) Índex de Perillositat: Nombre d'accidents amb víctimes per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(3) Índex de Mortalitat: Nombre de víctimes mortals per cada 100 milions de quilòmetres recorreguts.

(4) Índex de Risc-Europap: Nombre d'accidents amb morts o ferits greus per cada 1000 milions de quilòmetres recorreguts (mitja ponderada dels tres últims anys)

B= Baix B-M=Baix-Mig M=Mig M-A=Mig-Alt A=Alt

## A2: INDICADORES DE SINIESTRALIDAD PROVINCIALES

En las tablas que siguen a continuación se muestran los datos de accidentes y víctimas, así como los índices de siniestralidad de la Generalitat por carreteras y provincia en el año 2014.

Leyenda:

IMD: Intensidad Media diaria en vehículos/día

IP: Índice de Peligrosidad

IM: Índice de Mortalidad

IR: Índice de Riesgo

DATOS DE TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA G.V.											AÑO 2014	
PROVINCIA DE CASTELLÓN												
CARRETERA	LONGITUD	IMD	Nº DE ACCIDENTES			Nº DE VÍCTIMAS			INDICES			
			TOTAL	C/MCTIMAS	C/MUERTOS	MORTALES	GRAVES	LEVES	IP	IM	IR	
CV-10	90,0	12.956	104	20	0	0	4	26	5	0,00	14	B
CV-102	3,0	3.615	5	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-11	21,0	2.113	10	3	0	0	1	4	18	0,00	0	B
CV-12	24,0	708	4	2	1	1	0	1	32	16,12	127	M-A
CV-121	11,0	280	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-124	35,0	198	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-125	30,0	191	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-129	17,0	480	2	2	1	1	0	1	67	33,58	16	B-M
CV-13	16,0	9.423	15	4	1	1	0	6	8	1,82	13	B
CV-132	5,0	2.155	2	2	0	0	1	2	51	0,00	85	M
CV-133	13,0	207	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-135	21,0	1.143	13	6	0	0	0	6	68	0,00	0	B
CV-14	32,0	796	15	5	0	0	0	5	54	0,00	0	B
CV-141	4,0	2.973	6	3	1	1	0	3	53	23,04	138	M-A
CV-144	2,0	1.201	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-148	6,0	577	6	1	0	0	0	1	79	0,00	0	B
CV-149	8,0	12.261	4	2	1	1	0	1	6	2,79	18	B-M
CV-15	73,0	2.372	29	12	0	0	4	14	19	0,00	48	B-M
CV-151	2,0	23.098	12	4	0	0	0	4	23	0,00	0	B
CV-16	13,0	11.650	13	3	0	0	0	3	5	0,00	0	B
CV-160	17,0	1.818	6	1	0	0	0	1	9	0,00	0	B
CV-162	9,0	832	1	1	0	0	1	0	37	0,00	109	M-A
CV-164	3,0	1.044	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-165	46,0	440	3	2	0	0	2	0	27	0,00	117	M-A
CV-17	3,0	17.567	11	2	0	0	0	5	10	0,00	18	B-M
CV-170	49,0	373	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-173	6,0	197	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-18	16,0	12.190	26	9	0	0	0	10	13	0,00	0	B
CV-183	3,0	5.902	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-185	3,0	11.279	2	1	0	0	0	1	8	0,00	0	B
CV-190	64,0	1.380	12	5	0	0	1	4	16	0,00	40	B-M
CV-191	5,0	2.481	1	0	0	0	0	0	0	0,00	69	M
CV-194	28,0	334	1	1	0	0	0	1	29	0,00	0	B
CV-195	40,0	667	7	5	0	0	2	3	51	0,00	186	A
CV-198	3,0	53	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-199	2,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-20	65,0	3.115	37	12	0	0	3	15	16	0,00	28	B-M
CV-205	17,0	332	1	1	0	0	0	1	49	0,00	309	A
CV-21	14,0	4.381	6	1	0	0	1	0	4	0,00	15	B
CV-215	11,0	109	1	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-219	14,0	172	3	2	0	0	0	2	228	0,00	0	B
CV-222	9,0	5.744	3	3	0	0	0	4	657	0,00	0	B
CV-223	33,0	1.959	11	5	0	0	1	4	21	0,00	14	B
CV-230	26,0	2.823	19	8	0	0	0	10	30	0,00	12	B
CV-235	22,0	650	6	4	0	0	1	3	77	0,00	528	A
CV-241	7,0	71	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-245	17,1	660	2	1	0	0	0	1	24	0,00	0	B
CV-25	11,9	1.109	3	1	0	0	0	2	21	0,00	288	A
<b>TOTAL</b>	<b>980</b>	<b>3.120</b>	<b>432</b>	<b>142</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>22</b>	<b>153</b>	<b>13</b>	<b>0,45</b>	<b>22</b>	<b>B-M</b>

Leyenda:

IP Índice de Peligrosidad  
 IM Índice de Mortalidad  
 IR Índice de Riesgo (EuroRap)

**DATOS DE TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA G.V.  
 PROVINCIA DE VALENCIA**
**AÑO 2014**

CARRETERA	LONGITUD	IMD	Nº DE ACCIDENTES			Nº DE VICTIMAS			INDICES			
			TOTAL	C/VICTIMAS	C/MUERTOS	MORTALES	GRAVES	LEVES	IP	IM	IR	
CV-235	4,5	103	1	1	0	0	0	1	591	0	0	B
CV-245	21,1	513	10	7	0	0	2	5	177	0	792	A
CV-25	24,5	2.714	10	5	0	0	0	5	21	0	28	B-M
CV-30	5,0	62.019	20	8	0	0	3	12	7	0	6	B
CV-300	12,0	12.980	22	12	0	0	2	12	21	0	64	M
CV-306	2,0	9.406	3	3	0	0	0	3	44	0	0	B
CV-31	5,0	33.282	42	12	0	0	0	16	20	0	0	B
CV-32	11,0	15.490	36	16	0	0	3	23	26	0	33	B-M
CV-33	8,0	26.728	21	6	0	0	1	6	8	0,00	26	B-M
CV-333	13,0	3.748	6	4	0	0	1	4	22	0	78	M
CV-35	104,0	17.498	244	99	1	3	5	154	15	0,45	13	B
CV-355	9,0	167	1	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-36	13,0	36.494	51	22	0	0	4	27	13	0	16	B-M
CV-365	3,0	35.958	14	8	0	0	2	7	20	0	35	B-M
CV-366	1,0	35.175	2	1	0	0	0	2	8	0	0	B
CV-37	2,0	7.311	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-390	46,0	297	2	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-40	25,0	21.177	36	11	0	0	2	10	6	0	12	B
CV-400	6,0	24.223	31	18	0	0	4	21	34	0	65	M
CV-403	4,0	14.006	19	13	1	1	2	17	64	5	50	B-M
CV-407	4,0	11.639	19	13	0	0	0	18	77	0	59	B-M
CV-41	19,0	8.561	20	10	0	0	2	8	17	0	28	B-M
CV-410	6,0	20.970	49	24	0	0	2	32	52	0	37	B-M
CV-42	22,0	7.963	28	11	0	0	1	11	17	0	21	B-M
CV-43	2,0	14.341	2	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-438	15,0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-439	12,0	246	1	1	0	0	0	1	93	0	0	B
CV-440	19,0	322	1	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-445	6,0	437	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-50	95,0	7.169	89	40	0	0	3	55	16	0	19	B-M
CV-500	29,0	11.060	39	16	1	1	1	19	14	1	19	B-M
CV-512	2,0	7.185	1	1	0	0	0	1	19	0	68	M
CV-515	9,0	5.181	3	2	0	0	1	1	12	0	42	B-M
CV-550	7,0	9.082	12	4	0	0	2	4	17	0	42	B-M
CV-567	4,0	1.672	1	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-572	2,0	12.175	4	2	0	0	0	4	23	0	0	B
CV-585	7,0	3.420	10	4	0	0	2	3	46	0	73	M
CV-590	62,0	1.257	13	2	0	0	0	2	7	0	57	B-M
CV-60	37,0	9.603	41	10	0	0	2	12	8	0	13	B
CV-610	23,0	3.740	23	8	0	0	2	8	25	0	51	B-M
CV-619	7,0	1.599	2	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-645	8,0	8.285	14	9	0	0	1	9	37	0	40	B-M
CV-650	4,0	6.850	3	1	0	0	0	1	10	0	0	B
CV-653	1,0	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-660	29,0	1.262	14	6	0	0	0	6	45	0	74	M
CV-667	6,0	1.565	2	1	0	0	0	1	29	0	0	B
CV-686	4,0	17.256	8	2	0	0	0	3	8	0	26	B-M
CV-705	13,2	1.673	4	1	0	0	0	1	12	0	0	B
CV-715	54,0	1.739	44	15	0	0	1	15	44	0	39	B-M
CV-81	21,0	6.318	28	13	0	0	2	11	27	0	55	B-M
<b>TOTAL</b>	<b>786</b>	<b>8.896</b>	<b>1.019</b>	<b>434</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>52</b>	<b>547</b>	<b>17</b>	<b>0,20</b>	<b>22</b>	<b>B-M</b>

**Legenda:**

 IP Índice de Peligrosidad  
 IM Índice de Mortalidad  
 IR Índice de Riesgo (EuroRap)

**DATOS DE TRÁFICO Y ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA G.V.  
 PROVINCIA DE ALICANTE**
**AÑO 2014**

CARRETERA	LONGITUD	IMD	Nº DE ACCIDENTES			Nº DE VICTIMAS			INDICES			
			TOTAL	C/VICTIMAS	C/MUERTOS	MORTALES	GRAVES	LEVES	IP	IM	IR	
CV-70	49,0	4.231	109	41	1	1	3	47	54	1,32	48	B-M
CV-700	67,0	1.787	21	7	0	0	0	8	16	0,00	7	B
CV-705	13,2	1.673	4	1	0	0	0	1	12	0	0	B
CV-706	4,0	1.001	2	2	0	0	0	2	137	0	0	B
CV-710	16,0	353	6	5	0	0	2	6	243	0	356	A
CV-715	4,7	4.250	5	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-720	50,0	755	24	10	0	0	0	11	73	0	50	B-M
CV-724	8,0	4.810	16	3	0	0	2	2	21	0	24	B-M
CV-725	7,0	23.508	32	7	0	0	0	10	12	0	11	B
CV-734	8,0	12.020	14	8	1	1	1	7	23	3	29	B-M
CV-755	22,0	1.571	13	5	1	1	0	4	40	8	56	B-M
CV-763	5,0	10.621	11	4	0	0	3	6	21	0	70	M
CV-773	14,0	2.089	14	4	0	0	1	5	37	0	31	B-M
CV-775	30,0	693	7	2	0	0	1	1	26	0	241	A
CV-778	10,0	32	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	B
CV-790	6,0	1.885	9	0	0	0	0	0	0	0	76	M
CV-793	2,0	559	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-799	13,0	3.040	9	3	0	0	0	5	21	0	0	B
CV-80	16,0	6.903	15	3	0	0	2	2	7	0	25	B-M
CV-800	35,0	4.066	38	19	0	0	7	13	37	0	110	M-A
CV-801	9,0	508	3	1	0	0	0	1	60	0	0	B
CV-804	14,0	243	4	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-805	12,0	1.197	5	1	0	0	0	1	19	0	0	B
CV-806	6,0	3.641	2	0	0	0	0	0	0	0	42	B-M
CV-809	5,0	2.978	2	0	0	0	0	0	0	0	58	B-M
CV-81	36,0	4.069	29	7	3	3	0	6	13	6	77	M
CV-811	6,0	398	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-820	20,0	3.514	17	8	0	0	3	8	31	0	90	M
CV-821	9,0	18.421	34	18	0	0	1	25	30	0	22	B-M
CV-825	10,0	2.222	7	1	0	0	0	1	12	0	0	B
CV-827	11,0	311	4	3	0	0	1	2	240	0	811	A
CV-83	29,0	5.397	31	11	0	0	1	14	19	0	12	B
CV-830	21,0	1.969	7	2	0	0	0	2	13	0	44	B-M
CV-835	11,0	3.219	9	4	0	0	0	5	31	0	53	B-M
CV-836	14,0	2.664	7	2	0	0	0	2	15	0	23	B-M
CV-84	15,0	8.157	21	7	0	0	0	7	16	0	23	B-M
CV-840	27,0	2.130	11	7	0	0	0	7	33	0	60	B-M
CV-845	19,0	2.441	8	4	0	0	1	3	24	0	79	M
CV-855	17,0	4.059	9	5	0	0	0	6	20	0	0	B
CV-86	14,0	8.997	8	3	0	0	0	3	7	0	0	B
CV-860	8,0	4.079	5	3	0	0	0	6	25	0	27	B-M
CV-865	12,0	15.090	48	31	0	0	5	56	47	0	36	B-M
CV-870	8,0	4.315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B
CV-895	7,0	7.088	5	1	0	0	0	1	6	0	0	B
CV-900	13,0	7.480	26	8	0	0	2	8	23	0	47	B-M
CV-904	7,0	3.921	12	4	0	0	2	6	40	0	125	M-A
CV-905	10,0	23.550	90	25	0	0	3	31	29	0	30	B-M
CV-91	24,0	10.826	52	15	1	1	0	25	16	1	18	B-M
CV-911	3,0	8.541	6	1	0	0	0	1	11	0	0	B
CV-912	7,0	2.636	6	2	1	1	0	1	30	15	98	M
CV-913	7,0	6.000	17	6	0	0	0	11	39	0	0	B
CV-914	6,0	4.232	3	1	0	0	0	1	11	0	72	M
CV-915	6,0	6.783	6	3	0	0	0	3	20	0	0	B
CV-919	3,0	2.724	2	1	0	0	0	1	34	0	0	B
CV-920	17,0	3.948	20	8	0	0	0	14	33	0	0	B
CV-925	32,0	1.772	16	8	1	1	4	5	39	5	139	M-A
CV-930	6,0	13.561	7	0	0	0	0	0	0	0	11	B
CV-935	10,0	3.315	9	6	0	0	0	12	50	0	0	B
CV-940	12,0	4.834	22	3	0	0	0	7	14	0	16	B-M
CV-941	12,0	3.350	10	3	0	0	0	6	20	0	69	M
CV-945	10,0	5.202	12	5	0	0	0	6	26	0	0	B
CV-949	7,0	684	4	1	0	0	0	1	57	0	395	A
CV-95	27,0	9.762	41	16	1	1	3	24	17	1	24	B-M
CV-950	7,0	362	3	2	0	0	0	3	216	0	379	A
CV-951	5,0	1.589	2	2	0	0	1	6	69	0	109	M-A
<b>TOTAL</b>	<b>993</b>	<b>4.188</b>	<b>1.060</b>	<b>386</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>50</b>	<b>485</b>	<b>25</b>	<b>0,66</b>	<b>35</b>	<b>B-M</b>

**Legenda:**

 IP Índice de Peligrosidad  
 IM Índice de Mortalidad  
 IR Índice de Riesgo (EuroRap)