

MEMORIA

ÍNDICE MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	1
2. EL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	3
3. ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT	7
3.1. EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD 2003-2011	7
3.2. CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN 2011	11
3.3. ACCIDENTALIDAD COMPARADA 2011/QUINQUENIO 2006-2010	14
3.4. AVANCE DATOS ACCIDENTALIDAD AÑO 2012	17
4. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES	20
4.1. ACTUACIONES PROGRAMADAS DESDE EL I PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD VIAL	21
4.2. RESUMEN ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL PSV 2013/2014	22

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

La Conselleria de Obras Públicas (hoy CITMA) elaboró en el año 2004 el I Plan Global de Seguridad Vial como documento director para la gestión de la seguridad vial de la red de carreteras de la Generalitat. Este I Plan Global se desarrolla por medio de Programas de seguridad vial que se redactan con carácter bienal, el quinto de los cuales es el que se presenta a continuación.

La elaboración del Programa de Seguridad Vial requiere de un análisis inicial del estado de la seguridad de la circulación de la red, como paso previo a la formulación de propuestas que permitan reducir el número y gravedad de los accidentes.

El análisis de la accidentalidad busca cambios de tendencia, o variaciones de peso en la participación de los diferentes factores intervinientes (usuarios, carretera, vehículo), que puedan ser indicio de nuevos problemas o puedan orientar hacia la aplicación de determinadas actuaciones. Además se estudiarán los datos de tráfico, velocidades de circulación, parámetros de auscultación, geometrías, etc.

Así mismo, se han calculado también los Índices de Peligrosidad y Mortalidad de las carreteras autonómicas, analizando su evolución, y extendiendo el cálculo al Índice de Riesgo de EuroRAP para contemplar también el grado de severidad de los accidentes.

En este programa se contemplan 166 actuaciones para la mejora de la seguridad de la circulación, 34 en Castellón, 59 en Valencia y 73 Alicante.

El programa se completa con anexos técnicos que recogen aspectos que pueden resultar interesantes en función de las circunstancias del momento (novedades tecnológicas, análisis específicos de seguridad vial, presentaciones o jornadas de interés a las que el Servicio de Seguridad Vial haya tenido acceso o haya prestado su colaboración, recomendaciones en materia de seguridad vial, etc.)

Con la elaboración del I Plan Global de seguridad vial, la Generalitat Valenciana se adhirió al compromiso europeo de reducción de las víctimas fallecidas en carretera en un 50% en el año 2010 respecto a las cifras del 2003. Objetivo conseguido ampliamente al haberse registrado una reducción del 60% de fallecidos en las carreteras de la Generalitat en ese periodo.

Superado ese horizonte, y en línea con el documento "*Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*" aprobado por el Pleno del Consejo de Seguridad Vial en el que se plantea la reducción del 35% en fallecidos y heridos graves para dicho periodo, la Generalitat se planteó el objetivo de reducir en el bienio 2011-2012 el número de fallecidos y heridos graves en un 5%; objetivo conseguido igualmente, según queda recogido en el apartado 3.4 de la Memoria.

Para este nuevo bienio 2013-2014 se mantiene el **objetivo general** de reducción del número de accidentes con fallecidos o heridos graves en otro 5%.

En cuanto a los **objetivos específicos**, se asumen plenamente los recogidos en el I Plan Global:

- *Mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras del sistema viario de la Comunidad Valenciana, actuando preferentemente en aquellos tramos con mayores déficits de seguridad, y estableciendo procedimientos de diseño y construcción que garanticen que las nuevas carreteras dispongan de las mejores características de seguridad.*
- *Colaborar en prestigiar la señalización, evitando incongruencias y haciéndola más útil, al tiempo que se fomenta su respeto.*
- *Desarrollar y divulgar investigaciones relacionadas con la seguridad vial, tanto con medios propios como con la colaboración de organismos especializados en la materia.*

2. EL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

El sistema viario de la Comunidad Valenciana está gestionado por varias Administraciones, como sucede en buena parte de las Comunidades Autónomas españolas. En la tabla siguiente se aportan algunos datos sobre las diferentes redes que componen el sistema viario en esta Comunidad a finales del año 2011.

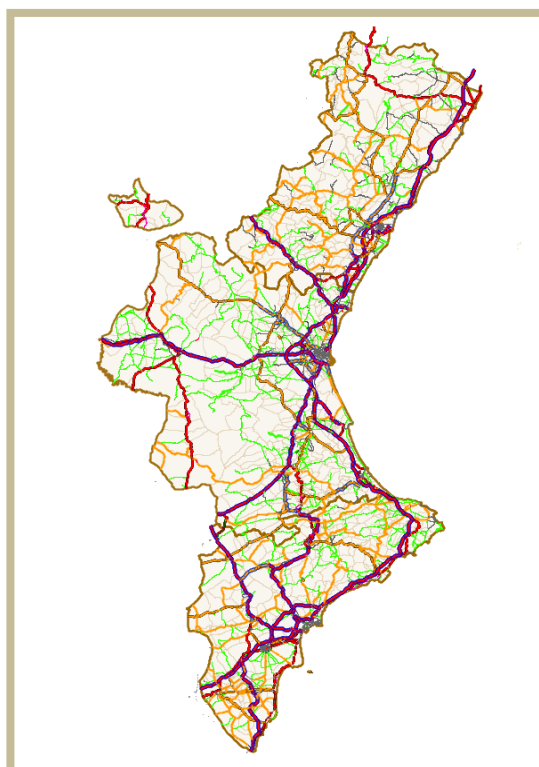
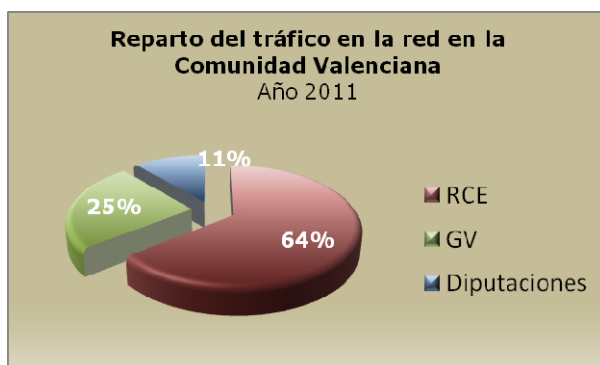
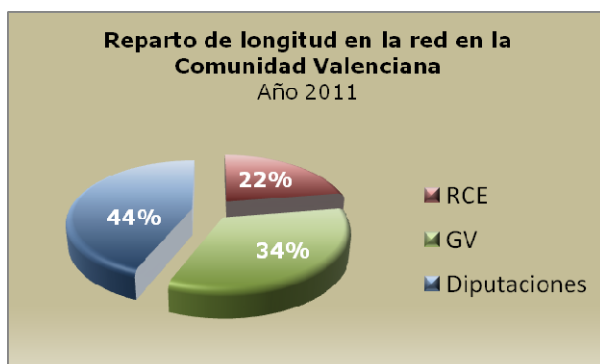
	FOMENTO	G.V.	DIPUTACION	TOTAL	
Longitud (km)	Castellón	447	1.018	791	2.256
	Valencia	813	825	1.826	3.464
	Alicante	652	1.034	994	2.680
	TOTAL	1.912	2.876	3.735	8.400

Tráfico (millones de veh-km)	Castellón	1.972	1.112	134	3.218
	Valencia	6.964	2.709	1.553	11.226
	Alicante	5.463	1.673	824	7.960
	TOTAL	14.399	5.494	2.510	22.404

Distribución de longitud y tráfico de la red autonómica

Fuente: D. G. Carreteras. Ministerio de Fomento (Anuario Estadístico 2011)

Como se puede observar, la red del Estado, a pesar de ser la de menor longitud, es la que acumula mayor porcentaje de tráfico en la Comunidad Valenciana.



La red de carreteras gestionada por la Generalitat está formada por vías que discurren íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, y se encuentra jerarquizada según su funcionalidad, distinguiéndose dos tipos: la red básica y la red local.

La red básica une los principales núcleos de población, conectando con la red de carreteras del estado y proporcionando acceso a las grandes infraestructuras del sistema de transportes; la red local la constituyen el resto de carreteras incluidas en el catálogo del sistema viario que no se han considerado en la definición de la red básica.

En la siguiente tabla se muestra la configuración de la red autonómica.

		Castellón	Valencia	Alicante	TOTAL
Red Básica	Autovía	43,80	115,10	15,50	174,40
	Convencional desdoblada	35,30	18,20	29,10	82,60
	Convencional	302,60	259,70	164,30	726,60
	TOTAL	381,70	393,00	208,90	983,60
Red Local	Autovía	2,20	11,30	0,00	13,50
	Convencional desdoblada	7,90	23,10	34,30	65,30
	Convencional	616,40	368,10	769,50	1.754,00
	TOTAL	626,60	402,50	803,70	1.832,80
TOTAL Red G.V.		1.008,20	795,50	1.012,70	2.816,40

Composición en longitud de la red autonómica

Fuente: Memoria de Aforos Generalitat 2011

- Dos tercios de las carreteras autonómicas pertenecen a la red local y un tercio forma la red básica.
- El 88% de las vías autonómicas son de tipo convencional, con un carril por sentido, y un 12% son carreteras de gran capacidad.
- La red de gran capacidad se compone casi a partes iguales de autovías y carretera convencional desdoblada.
- Dentro de la red básica, el 26% de las carreteras son autovías o de calzadas separadas.

Respecto al tráfico, en el año 2011 fue el siguiente:

Tráfico acumulado 2011
(millones de veh-km)

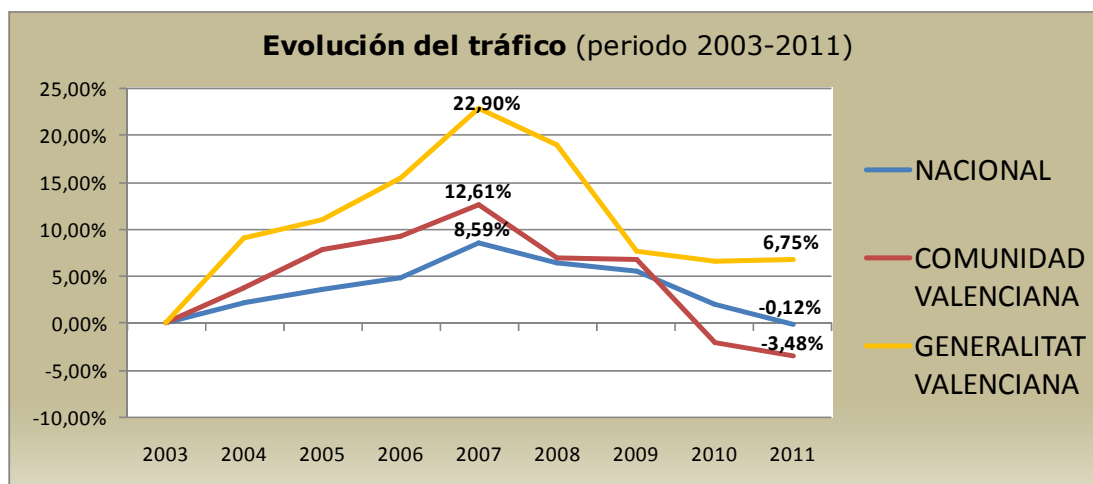
Castellón	1.111,00
Valencia	2.707,00
Alicante	1.674,00
TOTAL Red G.V.	5.492,00

Tráfico acumulado en la red de la Generalitat

Fuente: Memoria de Aforos Generalitat 2011

- La provincia de mayor tráfico acumulado es Valencia (49%) a pesar de ser la que menor longitud tiene (28%).
- En el extremo opuesto se sitúa Castellón, que con un 35% de red sólo canaliza el 20% del tráfico total.

Tomando como referencia el año 2003, en el que la Generalitat se adhirió al compromiso europeo de reducción de la mortalidad en un 50%, se muestra a continuación la evolución del tráfico a nivel nacional, en el total de la Comunidad Valenciana y en la red autonómica.



El tráfico en la red de la Generalitat se comportó hasta el 2007 de forma similar a como lo hizo la red a nivel nacional y la red global de la Comunidad Valenciana, aunque con un crecimiento significativamente más acentuado.

A partir del 2007 la tendencia se invierte y se inicia un fuerte descenso del tráfico, mucho más acusado en el año 2009 en el que el tráfico se redujo un 9,5%

respecto al año anterior, con una reducción del 25% en los pesados. En el bienio 2010-2011, el tráfico ha experimentado poca variación.

	Tráfico acumulado 2011 (millones vehxKm)	Variación tráfico aumul. 2011/2010	Tráfico pesado 2011 (millones vehxKm)	Variación tráfico pesado 2011/2010	IMD 2011 veh/día	Variación IMD 2011/2010	IMDp 2011 veh.p/día	Variación IMDp 2011/2010
Castellón	1.111.049	7,2%	109.531	65,8%	3.019	6,0%	649	31,4%
Valencia	2.707.439	-2,1%	118.817	-2,1%	9.325	-2,0%	672	-13,3%
Alicante	1.673.802	-0,7%	60.451	2,2%	4.528	-1,5%	277	-18,3%
TOTAL red G.V.	5.492.290	0,1%	288.799	17,1%	5.343	-0,6%	512	-3,6%

Tráfico acumulado e IMD en la red de la Generalitat

Fuente: Memoria de Aforos Generalitat 2011

Si tenemos en cuenta los datos del año 2011, podemos destacar:

- El tráfico total en el período 2003/2011 se ha incrementado en nuestra red en un 6,75% pasando por un máximo en el año 2007 del 22,9% respecto al inicio del periodo.
- Entre los años 2007 y 2009 se produce un fuerte descenso de un 15% en el tráfico anual acumulado. A partir del 2009 se estabiliza la tendencia con cambios poco significativos durante los años posteriores.
- En cuanto al tráfico de vehículos pesados, resulta significativo el enorme incremento del flujo de pesados en la provincia de Castellón como consecuencia de la puesta en servicio de la CV-13 y captación de una gran parte del tráfico de la N-340 en el itinerario Barcelona-Castellón. Por el contrario, en el resto de provincias se consolida una clara tendencia a la baja (en el bienio 2008-2009 la tendencia a la baja fue más acusada).

3. ACCIDENTALIDAD EN LA RED DE LA GENERALITAT

Un elemento fundamental, en la estructura de un Programa de Seguridad Vial es el análisis de la accidentalidad registrada en las carreteras con el fin de obtener conclusiones que puedan ser de aplicación a las diversas facetas de la gestión de la carretera (proyecto, construcción y conservación-explotación).

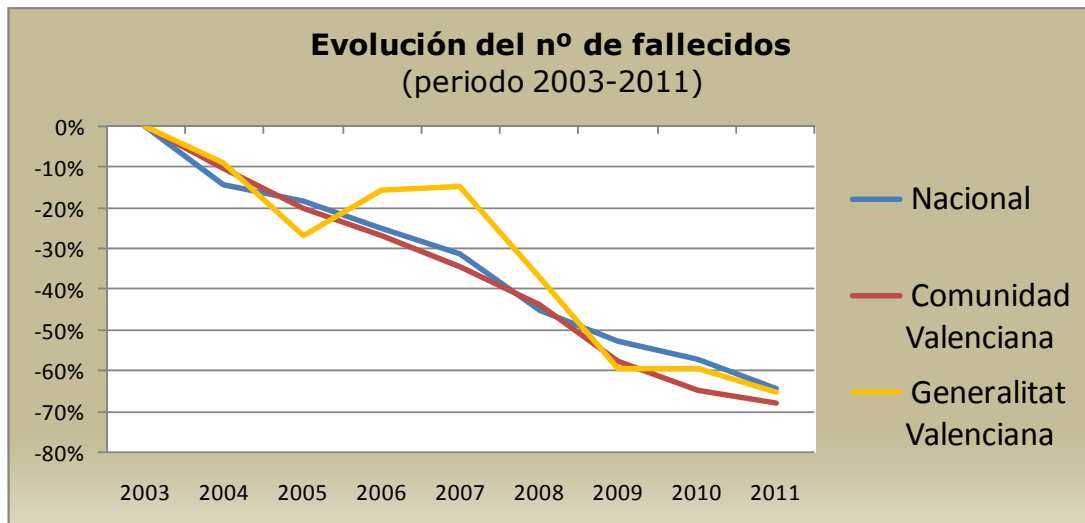
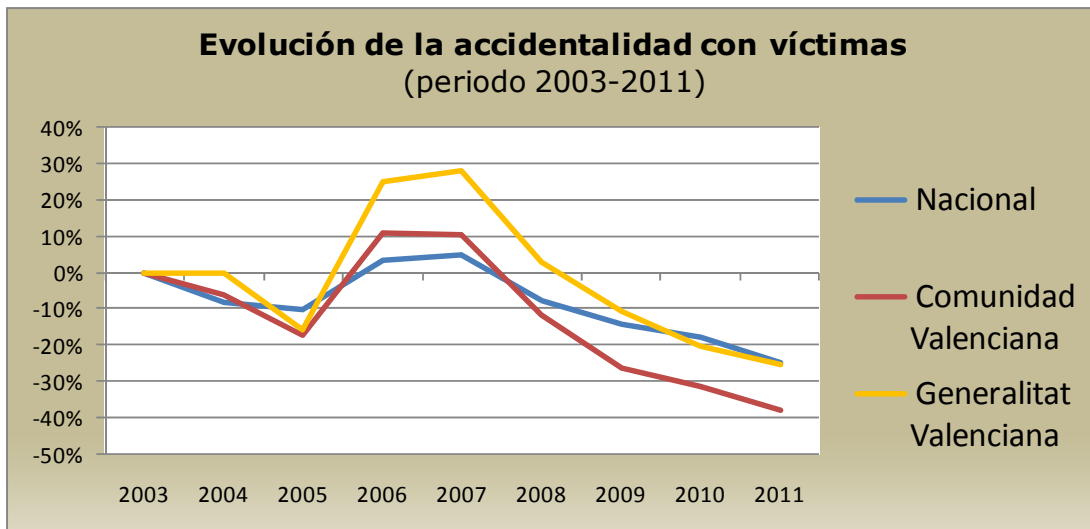
Los Programas de Seguridad Vial en la CITMA se realizan cada dos años y en ellos se recoge el análisis del último año cerrado al iniciar su elaboración (en este caso el 2011). Pero además, para tener una visión más global del comportamiento de la accidentalidad de dicho año en un marco temporal más amplio, se realiza la comparación de ese último año con lo acaecido en el quinquenio anterior.

Así pues, en el presente Programa de SV 2013/2014 se analiza la accidentalidad registrada en el año 2011 y se compara con los datos medios del quinquenio anterior (2006-2010).

3.1. EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD 2003-2011

En el año 2011 se registraron un total de 2.089 accidentes en las carreteras de la Generalitat, en los que fallecieron 31 personas y 177 resultaron heridos graves. Estos datos están en la línea del descenso generalizado de la accidentalidad que se está produciendo en todo el territorio nacional como consecuencia de la aplicación de las políticas de seguridad vial en el marco europeo.

En las gráficas siguientes podemos observar el comportamiento de la accidentalidad con víctimas y el número de fallecidos desde el año 2003, año de referencia para el I Plan Global de Seguridad Vial. Se muestra también la evolución experimentada en el Sistema viario de la Comunidad Valenciana y el total Nacional.

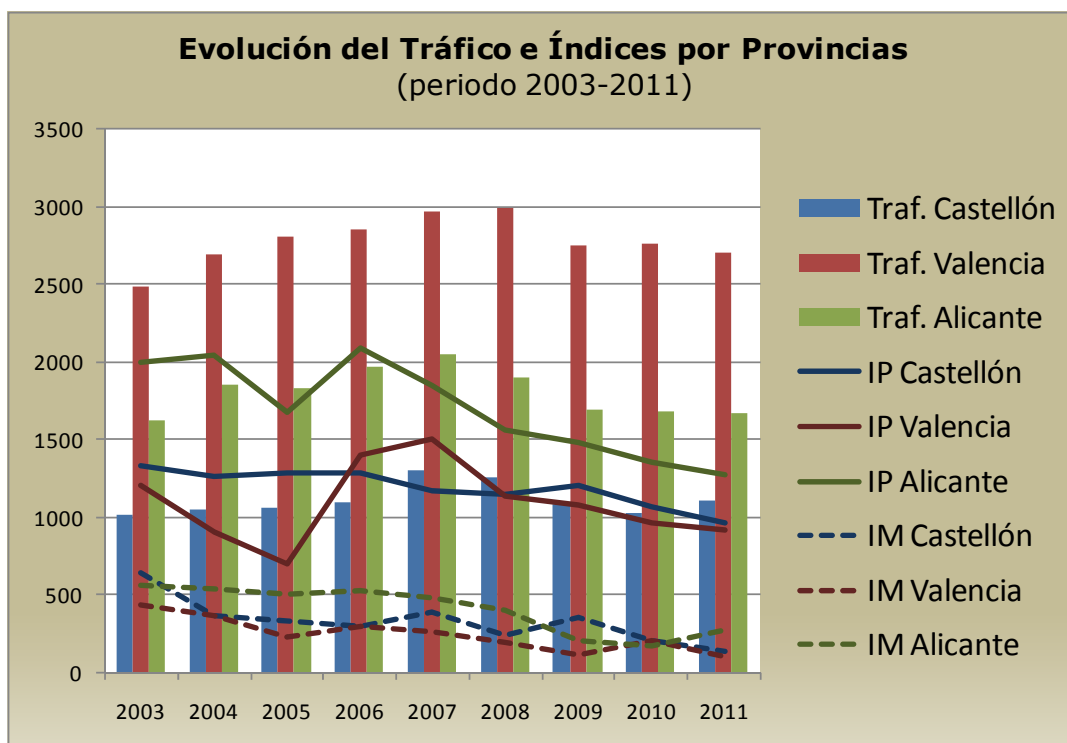
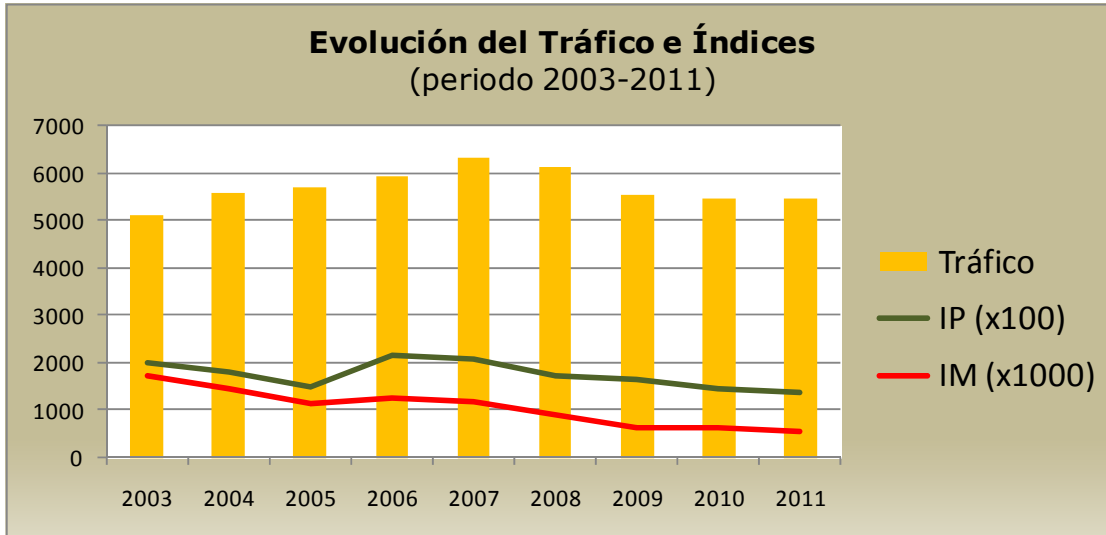


En la red de la Generalitat, estas cifras suponen, respecto a 2010, una reducción del 1,4% en el número de accidentes (30 menos) y de un 6,2% en el total de accidentes con víctimas (50 menos); pero el descenso más significativo se observa en la cifra de accidentes con muertos y con heridos graves, con un descenso del 13,9% y 17,3% en el número de fallecidos y heridos graves, respectivamente.

Se muestran a continuación un cuadro con el histórico de los datos generales de la accidentalidad e índices desde el 2003.

PROVINCIA	AÑO	TRAF.ACUM	Total acc.	Acc C/V	Acc C/M	Acc C/G	Acc C/L	Muertos	Graves	Leves	IP	IM	IR	
Castellón	2003	1020	300	182	16	69	97	22	91	158	18	2,16	80,38	M
	2004	1060	263	179	12	34	133	13	41	201	17	1,23	67,66	M
	2005	1069	337	184	12	47	125	12	60	194	17	1,12	60,33	B-M
	2006	1103	380	190	11	70	109	11	95	184	17	1,00	57,54	B-M
	2007	1308	434	205	17	55	133	17	59	219	16	1,30	60,92	B-M
	2008	1264	421	195	9	47	139	10	56	211	15	0,79	56,87	B-M
	2009	1086	409	175	11	41	123	13	48	176	16	1,20	49,21	B-M
	2010	1036	364	148	7	35	106	7	38	157	14	0,68	44,30	B-M
	2011	1111	386	143	5	37	101	5	41	138	13	0,45	42,07	B-M
Valencia	2003	2487	949	403	30	133	240	36	182	480	16	1,45	66,86	M
	2004	2693	890	331	31	110	190	34	159	371	12	1,23	60,81	B-M
	2005	2814	866	265	16	95	154	22	123	293	9	0,78	51,91	B-M
	2006	2861	981	538	24	97	417	29	137	684	19	1,01	44,57	B-M
	2007	2967	1122	597	22	86	489	26	104	798	20	0,88	39,34	B-M
	2008	2993	963	458	16	80	362	20	100	547	15	0,67	36,84	B-M
	2009	2753	908	400	11	66	323	11	79	531	15	0,40	32,25	B-M
	2010	2764	925	357	18	58	281	19	85	444	13	0,69	29,26	B-M
	2011	2707	900	333	10	46	277	10	61	447	12	0,37	26,23	B-M
Alicante	2003	1635	617	436	29	140	267	31	193	530	27	1,90	114,53	M-A
	2004	1856	764	508	31	103	374	34	142	644	27	1,83	95,51	M
	2005	1831	619	409	28	125	256	31	167	484	22	1,69	85,68	M
	2006	1971	858	550	34	148	368	35	210	639	27,9	1,78	82,89	M
	2007	2049	894	505	31	138	336	33	182	609	24,6	1,61	86,14	M
	2008	1901	805	396	23	128	245	26	149	454	20,8	1,37	84,78	M
	2009	1703	735	336	12	71	253	12	88	440	19,7	0,70	71,29	M
	2010	1685	830	306	10	80	216	10	91	380	18,2	0,59	61,26	B-M
	2011	1674	803	285	15	57	213	16	75	339	17,0	0,96	48,40	B-M
Total GV	2003	5142	1866	1021	75	342	604	89	466	1168	20	1,73	85,56	M
	2004	5610	1917	1018	74	247	697	81	342	1216	18	1,44	73,57	M
	2005	5714	1822	858	56	267	535	65	350	971	15	1,14	64,44	M
	2006	5935	2219	1278	69	315	894	75	442	1507	22	1,26	59,56	B-M
	2007	6324	2450	1307	70	279	958	76	345	1626	21	1,20	58,75	B-M
	2008	6122	2189	1049	48	255	746	56	305	1212	17	0,91	56,36	B-M
	2009	5542	2052	911	34	178	699	36	215	1147	16	0,65	48,03	B-M
	2010	5485	2119	811	35	173	603	36	214	981	15	0,66	42,16	B-M
	2011	5492	2089	761	30	140	591	31	177	924	14	0,56	35,72	B-M

Considerando como año de partida el 2003 (año de referencia para la elaboración del I Plan Global de Seguridad Vial), se observan las siguientes líneas de tendencia del tráfico y siniestralidad (caracterizada por los índices de peligrosidad y de mortalidad):



En el Anexo I del programa se recoge, en detalle, el análisis de la accidentalidad en el año 2011 y se compara con los datos medios del quinquenio 2006-2010.

3.2. CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN 2011

En este apartado se recoge una síntesis del análisis de accidentalidad del año 2011 destacando aquellos factores de mayor interés desde el punto de vista de la seguridad vial:

➤ **Singularidad del tramo**

En el año 2011, la accidentalidad con víctimas se reparte prácticamente a partes iguales entre recta, curva e intersección, destacando ligeramente la accidentalidad en intersecciones.

En el descenso generalizado de la accidentalidad respecto al quinquenio, es la recta la tipología que reporta un mayor descenso en los accidentes de mayor lesividad (mortales y graves).

Dentro de las tipologías de intersecciones, en 2011 el 51% de la accidentalidad con víctimas se corresponde con glorietas, si bien la accidentalidad con víctimas mortales, a diferencia de años anteriores, se concentra en enlaces donde se han producido 4 de los 7 accidentes con fallecidos del año.

Respecto al comportamiento medio del quinquenio, es la intersección "en T o Y" la tipología con mejor evolución en 2011 con un descenso del 43% de la accidentalidad con víctimas.

➤ **Tipología del accidente**

Sigue siendo en 2011 la salida de vía el accidente con mayor repercusión desde el punto de vista de la accidentalidad con víctimas con el 39%, el 53% de los accidentes con fallecidos y el 45% de los accidentes con heridos graves, muy por encima de los otros tipos de accidente.

Le siguen los alcances y colisiones frontolaterales que reúnen el 32% de los accidentes con víctimas.

Respecto a la accidentalidad mortal, el atropello a peatón es la segunda tipología con mayor repercusión en 2011, con un 13%, lo que supone 4 de los 31 fallecidos en el año.

➤ **Causas del accidente**

De los diversos factores que intervienen en la accidentalidad, el factor humano es el que está presente en la mayor parte de los casos (en el 87% de los accidentes con víctimas en 2011).

Con cifras muy similares a las contempladas en el Programa 2011/12, la distracción está presente en el 47% de los accidentes con víctimas, el 22% está relacionado con el exceso de velocidad y 18% con la infracción de la norma.

Respecto a los accidentes con fallecidos, las tres causas anteriores aglutinan el 93% con cifras muy parejas entre distracciones y velocidad (43% y 37% respectivamente) que manifiestan un ligero empeoramiento respecto al comportamiento medio del periodo 2006-2010.

➤ **Luminosidad**

Durante el día se concentran tres cuartas partes de la accidentalidad con víctimas y el 22% de noche.

Respecto a los accidentes con fallecidos, se reparten prácticamente a partes iguales entre día y noche, con cifras de fallecidos con idéntica distribución.

Dentro de las tres franjas día/crepúsculo/noche, la accidentalidad con víctimas nocturna es la que mayor descenso ha experimentado.

En el caso de la accidentalidad con fallecidos, es la franja diurna la que mejor se ha comportado.

➤ **Distribución temporal**

La accidentalidad en 2011 mantiene la tendencia estacional de la media del quinquenio aunque se observa que, dentro de la mejora global de la accidentalidad, los periodos de peor comportamiento coinciden en mayor magnitud con el periodo vacacional (julio y agosto) y en menor con otros meses como febrero, marzo y octubre.

El periodo estival (junio-agosto) aglutina el 30% de la accidentalidad con víctimas (la distribución es muy uniforme a lo largo del año) y con fallecidos, sin embargo, el periodo invernal (diciembre-marzo) se lleva el 50% de la accidentalidad mortal.

Respecto a la distribución semanal de la accidentalidad con víctimas, los datos indican el lunes como día con menor accidentalidad con una suave tendencia al alza conforme avanza la semana hasta llegar al viernes a partir del cual la tendencia se agudiza. El fin de semana (viernes-domingo) aglutina el 51% de la accidentalidad con víctimas y el 47% de la accidentalidad con fallecidos.

Respecto a la distribución horaria, la tendencia es más marcada que el quinquenio con máximos en la accidentalidad con víctimas y con fallecidos coincidentes con las horas de entrada y salida a los centros de trabajo, donde el comportamiento no ha experimentado grandes mejoras respecto a los últimos años.

Resaltar que las 4 de la madrugada sigue siendo la hora en la que no se ha experimentado mejora respecto al periodo 2006-2010 (probablemente en coincidencia con el fin de semana por lo cierres de los centros de ocio).

➤ **Vehículos implicados**

En 2011 ha disminuido la implicación en prácticamente la totalidad de tipología de vehículos a excepción de ciclistas que ha aumentado en un 5% en valor absoluto dentro del año, pero en un 39% en valor relativo respecto a las cifras medias del quinquenio.

Los vehículos implicados con descensos considerables en 2011 son, en primer lugar, los camiones con un 53% y los turismos con un 30%, ambas cifras también referidas a la media del quinquenio 2006-2010.

Respecto a la accidentalidad mortal, los turismos constituyen el 49% de los vehículos implicados y las motocicletas el 26%.

Los ciclistas son el único colectivo cuya accidentalidad ha empeorado en el año 2011, con 3 víctimas mortales en el año.

Los descensos más significativos se han experimentado en los camiones, con una reducción del 79% en los accidentes con víctimas mortales, seguido de los ciclomotores con un descenso del 75%.

➤ **Peatones**

En cuanto a los peatones, en 2011 se produjeron un total de 4 atropellos mortales de peatones de los cuales uno fue en zona urbana, otro en zona periurbana y el resto en interurbana.

En 2011 prácticamente se ha duplicado (un 43%) el número de peatones implicados en accidentes con víctimas respecto del quinquenio, representando el 13% de las víctimas mortales del año.

Éstos y otros factores, así como sus cifras concretas, pueden consultarse en el Anejo nº 1 de este Programa donde se realiza un análisis de la accidentalidad del 2011 con mayor profundidad.

3.3. ACCIDENTALIDAD COMPARADA 2011/QUINQUENIO 2006-2010

Si se compara la cifra total de accidentes en 2011 con respecto a la media anual del quinquenio 2006-2010 se observa, en el conjunto de la red, un ligero descenso de la accidentalidad absoluta (-5% en total accidentes), sin embargo, mucho más acusado si se consideran los accidentes con víctimas (-29%) y especialmente notable en la accidentalidad con fallecidos y heridos graves (-41% y -42%, respectivamente).

Respecto a la accidentalidad mortal, se ha pasado de los 51 accidentes con fallecidos de media anual para el quinquenio a 30 fallecidos en el año 2011, mientras que en el caso de accidentes con heridos graves, se ha pasado de los 240 accidentes de media en el quinquenio a 140 para el año 2011.

	Accidentes					Víctimas			
	Totales	AcV	AcM	AcG	AcL	AcD	Muertos	Graves	Leves
Castellón	-3%	-32%	-32%	-50%	-25%	28%	-31%	-48%	-33%
Valencia	-4%	-22%	-55%	-25%	-17%	11%	-57%	-31%	-27%
Alicante	-8%	-29%	-45%	-41%	-26%	11%	-52%	-40%	-26%
TOTAL GV	-5%	-29%	-41%	-42%	-24%	17%	-44%	-42%	-29%

Accidentalidad comparada 2011/Quinquenio 06-10

En términos absolutos, la distribución por provincias de la accidentalidad con víctimas se mantiene en la misma línea que en los últimos años y en proporción muy pareja con la distribución de tráfico, como podemos observar en la siguiente tabla:

	% Longitud	% Tráfico	% Accidentalidad c/víctimas	% Accidentalidad c/Muertos	% Accidentalidad c/Graves
Castellón	36%	20%	19%	17%	26%
Valencia	28%	49%	44%	33%	33%
Alicante	36%	30%	37%	50%	41%

Distribución de tráfico y accidentalidad Año 2011

- La provincia de Valencia, con un 20% menos de longitud de red, aglutina casi el 50% del tráfico y sólo un 33% de los accidentes con fallecidos.
- La provincia de Alicante, con similar longitud de red que Castellón, recoge un 30% del tráfico y el 50% de los accidentes mortales del total de la red.

Del análisis pormenorizado de los datos de accidentalidad que se muestra más adelante podemos destacar lo siguiente:

- a) En el año 2011 se registraron un total de 2.089 accidentes en las carreteras de la Generalitat, de los cuales aproximadamente las dos terceras partes fueron sin víctimas (sólo daños).
- b) Destaca la notable disminución, en similares porcentajes, del nº de accidentes mortales y graves:

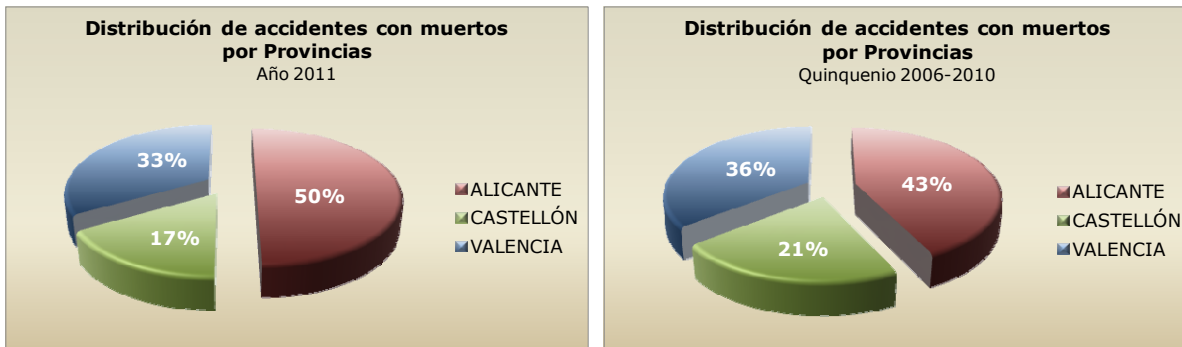
Los accidentes mortales descendieron un 41% en 2011 respecto al quinquenio, pasando de 56 víctimas mortales de media anual en el quinquenio, a 31 este año, lo que supone una reducción del 44% en el número de fallecidos.

Los accidentes con heridos graves descendieron un 42% en 2011, pasando de 304 de media en el quinquenio a 177 este año (127 accidentes menos).

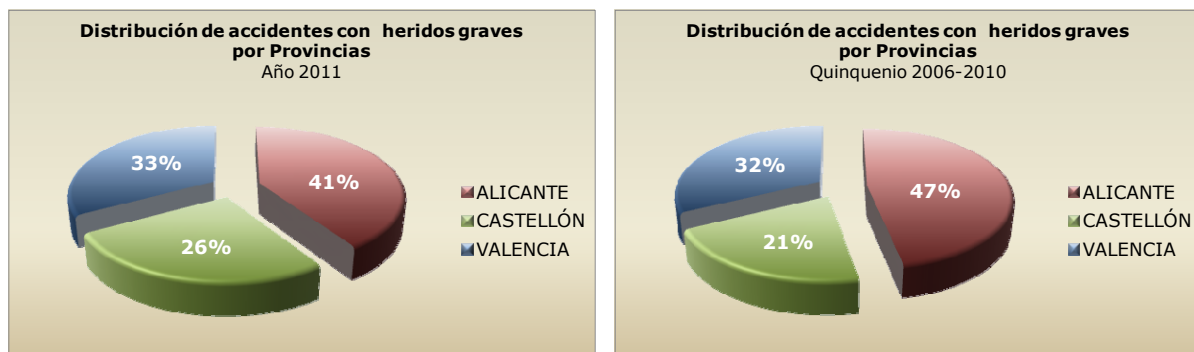
- c) Respecto a la distribución de la accidentalidad por provincias, en 2011 se produce una **reducción generalizada en la accidentalidad con víctimas para las tres provincias**, siendo Alicante la de mejor resultado y Castellón la que menor descenso ha experimentado.

- En referencia a la accidentalidad con fallecidos, el comportamiento se invierte, siendo Castellón la que mejores resultados ofrece (la reducción de

accidentes mortales supera el 50%). La provincia de Valencia también ha conseguido una reducción notable (-45%) y, en ambas provincias, la reducción en el número de víctimas mortales ha superado el 50%.



- La accidentalidad con heridos graves tiene su mejor resultado en Alicante con una reducción del 50%. En el punto opuesto se sitúa Castellón con una reducción del 25%.



3.4. AVANCE DATOS ACCIDENTALIDAD AÑO 2012

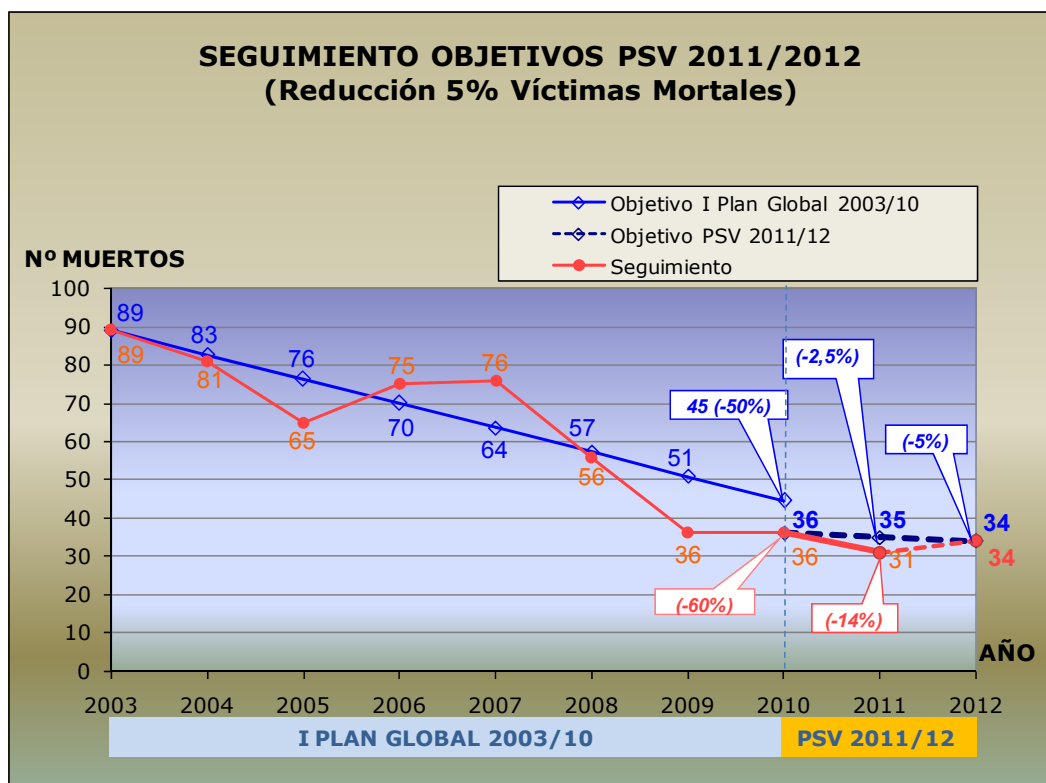
A la hora de publicar este Programa ya se dispone de cifras, aunque no definitivas, que permiten formar una imagen muy aproximada de la situación final para el año 2012, por lo que se incluye a continuación un resumen de las principales cifras:

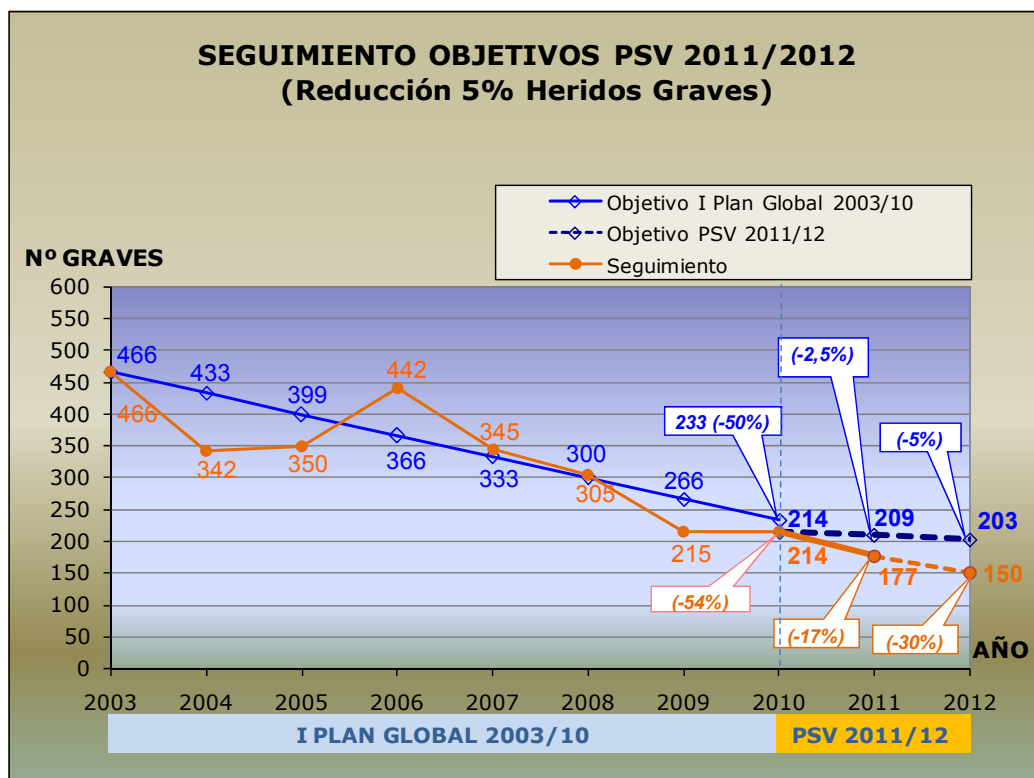
	Accidentes						Víctimas		
	Totales	AcV	AcM	AcG	AcL	AcD	Muertos	Graves	Leves
Castellón	370	138	7	20	111	232	9	25	152
Valencia	965	406	15	59	331	559	15	67	547
Alicante	851	318	10	43	265	533	10	58	437
TOTAL GV	2.186	862	32	122	707	1.324	34	150	1.136

Cifras generales de accidentalidad Año 2012

En el cómputo anual de la accidentalidad, los accidentes con víctimas suponen, hasta el momento, el 39% del total. Tomando como base dicha cifra, el 3,7% corresponde a accidentes con fallecidos (el 1,5% sobre el total de accidentes) y el 14,2% a accidentes con heridos graves.

Por otra parte, en el año 2012 se llevan contabilizados un total de 1320 víctimas de las cuales 34 son fallecidos y 150 heridos graves, cifras que permitirían afirmar que los objetivos de reducción en un 5% de fallecidos y heridos graves, planteados en el Programa de Seguridad Vial 2011-2012 han sido cumplidos, y con suficiente margen en el caso de heridos graves.





No obstante, debe señalarse el ligero repunte en la accidentalidad con fallecidos y sobre todo en la accidentalidad con heridos leves como puede observarse en la tabla siguiente.

	Accidentes						Víctimas		
	Totales	AcV	AcM	AcG	AcL	AcD	Muertos	Graves	Leves
Castellón	-4%	-3%	40%	-46%	10%	-5%	80%	-39%	10%
Valencia	7%	22%	50%	28%	19%	-1%	50%	10%	22%
Alicante	6%	12%	-33%	-25%	24%	3%	-38%	-23%	29%
TOTAL GV	5%	13%	7%	-13%	20%	0%	10%	-15%	23%

Accidentalidad comparada 2012/2011

La provincia de Alicante ha sido la que ha experimentado mejor comportamiento pues aunque en cifras totales de accidentalidad con víctimas ha empeorado ligeramente, se ha conseguido reducir, en cifras muy significativas, la lesividad de los accidentes tanto con fallecidos como con heridos graves.

En el polo opuesto se halla la provincia de Valencia con el peor comportamiento, con un incremento significativo especialmente en la accidentalidad con fallecidos.

La provincia de Castellón ha experimentado un aumento significativo de las víctimas fallecidas aunque el descenso en los heridos graves ha sido considerable.

4. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES

El Programa de Seguridad Vial ha de entenderse como la herramienta de trabajo que marcará las líneas de actuación para conseguir el objetivo de reducción de la siniestralidad en las carreteras de la Generalitat en el periodo considerado. Pero para que no se quede en una mera declaración de intenciones es necesaria la participación y compromiso de todos los responsables en la gestión de la red: planificación, construcción, conservación y explotación, que serán, en última instancia, los garantes de la ejecución de las actuaciones programadas.

El conocimiento exhaustivo de la accidentalidad es básico para obtener conclusiones que permitan adoptar decisiones que mejoren las condiciones de seguridad de la circulación. Pero el diagnóstico no se debe limitar al análisis de los accidentes registrados sino que debe tener también un carácter preventivo, detectando aquellos aspectos que potencialmente puedan suponer un peligro. Para ello se dispone de diversas fuentes de información:

- Información procedente de las inspecciones sistemáticas que los técnicos de seguridad vial realizan de las carreteras en servicio.
- Información procedente de otros Servicios de la CITMA: Conservación y Explotación, Construcción y Planificación. Ellos también son grandes conocedores de la red al estar en contacto diario con la carretera y su aportación es fundamental a la hora de planificar las actuaciones de mejora.
- Información procedente de otros organismos: Jefaturas Provinciales de Tráfico, Administraciones de Carreteras, Ayuntamientos, e incluso los propios usuarios de la vía.

En un anejo de este Programa se describen con mayor detalle las herramientas utilizadas por la CITMA para la detección, diagnóstico y solución de los problemas de seguridad vial de la red.

Las actuaciones de seguridad vial programadas podemos clasificarlas en "inmediatas" y "definitivas". Las primeras, de menor entidad, pero no por ello menos importantes, de modo que puedan llevarse a cabo en un corto espacio de tiempo; nos estamos refiriendo a actuaciones sobre señalización vertical y horizontal, balizamiento, sistemas de contención, elementos moderadores de la velocidad, refuerzo de firme, etc. Las "definitivas" son soluciones a largo plazo, de mayor envergadura que requieren de realización de proyectos para cambio de trazado, reordenación de accesos, ampliación de plataforma, etc.

Si se estima que la actuación que se considera adecuada (“solución definitiva”) puede demorarse por necesitar de estudios más amplios o incluso la redacción de un proyecto, se propone otra de menor entidad (“solución inmediata”) que mejore provisionalmente la situación del tramo peligroso.

En un anexo de este programa se recoge el listado de actuaciones aprobadas para su ejecución en el periodo de vigencia del PSV 2013/2014 ordenado por provincias, con indicación de la comarca, carretera y punto kilométrico.

En las tablas que se incluyen a continuación, se han reflejado el número de actuaciones de seguridad vial que se han propuesto en los sucesivos programas desarrollados tras la elaboración del I Plan Global de seguridad vial, y las programadas para este PSV 2013/2014.

4.1. ACTUACIONES PROGRAMADAS DESDE EL I PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD VIAL

PSV 2005-2006		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	17	21	18	56
	Definitivas	11	20	31	62
	Total	28	41	49	118
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	3	7	7	17
	Intersección	4	14	16	34
	Recta/Tramo	16	16	21	53
	Curva	5	4	5	14
	Total	28	41	49	118
PSV 2007-2008		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	21	30	43	94
	Definitivas	15	25	47	87
	Total	36	55	90	181
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	1	5	9	15
	Intersección	7	17	22	46
	Recta/Tramo	22	23	46	91
	Curva	6	10	13	29
	Total	36	55	90	181
PSV 2009-2010		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	13	40	33	86
	Definitivas	20	24	34	78
	Total	33	64	67	164
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	3	8	5	16
	Intersección	5	20	14	39
	Recta/Tramo	21	26	39	86
	Curva	4	10	9	23
	Total	33	64	67	164
PSV 2011-2012		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	14	24	22	60
	Definitivas	30	27	31	88
	Total	44	51	53	148
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	2	8	10	20
	Intersección	6	14	10	30
	Recta/Tramo	26	22	29	77
	Curva	10	7	4	21
	Total	44	51	53	148

4.2. RESUMEN ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL PSV 2013/2014

PSV 2013-2014		CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN	Inmediatas	7	43	55	105
	Definitivas	27	16	18	61
	Total	34	59	73	166
CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO	Travesía	0	4	9	13
	Intersección	6	12	9	27
	Recta/Tramo	23	39	51	113
	Curva	5	4	4	13
	Total	34	59	73	166

En la tabla siguiente se resumen las actuaciones programadas en cada uno de los sucesivos Programas bianuales con los que se ha ido desarrollando el I Plan Global de Seguridad Vial elaborado en el año 2004.

DENOMINACIÓN DEL PLAN	CASTELLÓN	VALENCIA	ALICANTE	GENERALITAT
PSV 2005/2006	28	41	49	118
PSV 2007/2008	36	55	90	181
PSV 2009/2010	33	64	67	164
PSV 2011/2012	44	51	53	148
PSV 2013/2014	34	59	73	166