
IV CONGRESO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD VIAL EN LA RED DE CARRETERAS DEL GOBIERNO DE LA RIOJA

Antes de comenzar mi ponencia, que quiero que sea breve, para dar paso a los temas más concretos que todos queremos abordar, si me gustara hacer alguna reflexión de la problemática de la seguridad vial y más en concreto, posteriormente exponerles algunas de las características de la red viaria de La Rioja y sus peculiaridades.

Este Congreso, quiere ser un foro de análisis de la seguridad vial, especialmente desde el punto de vista de las infraestructuras viarias y de la normativa de circulación.

Pero es cierto que el concepto de seguridad vial, entendido como el conjunto de acciones de prevención de accidentes de tráfico o de minimización de sus efectos, es un concepto muy amplio, que abarca acciones no sólo en materia de mejora de las infraestructuras viarias, sino en muchos otros aspectos, como son la normativa de circulación, la normativa técnica de fabricación de vehículos, los nuevos equipamientos, la educación vial, y fundamentalmente la conservación y explotación de nuestras carreteras.

La mejora de las infraestructuras viarias hoy en día a nivel europeo, constituye uno de los pilares básicos de la política de seguridad vial de los Gobiernos nacionales y de la Comisión Europea. Por ello y dentro del ámbito de mejora de la Red Transeuropea de Carreteras, la Directiva 2008/96 aprobada por el Parlamento y el Consejo Europeo, ha establecido una serie de procedimientos dedicados a conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en la red de carreteras, integradas en la red Transeuropea. El Real Decreto 345/2011, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de carreteras del Estado, incorpora al Derecho español los nuevos requerimientos de esta Directiva Europea, lo que supone un avance importantísimo en políticas homogéneas en toda Europa en materia de mejora de la

seguridad vial de las grandes vías de comunicación, creando para ello, cuatro nuevas figuras que todos ustedes ya conocen:

- las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad
- las auditorías de seguridad viaria
- las Inspecciones de seguridad viaria
- la Gestión de la seguridad de la red de carreteras.

De todas estas figuras hablaremos con mayor detalle a lo largo del Congreso, a través de las ponencias preparadas tanto por el Ministerio de Fomento, como por los representantes de las Comunidades Autónomas.

En la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, no hay ningún tramo de la Red Transeuropea. Sin embargo, sí hemos querido, al menos dentro de las cuatro figuras contempladas en la nueva normativa, trabajar en algunos aspectos que luego detallaré, las actuaciones asimilables a las Inspecciones de Seguridad especialmente en las travesías de la Red de carreteras autonómica.

CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

En primer lugar me gustaría exponerles como está configurada la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y cuáles son sus características especiales.

La carretera desempeña un papel protagonista dentro del sistema de comunicación de la Comunidad Autónoma de La Rioja, debido en parte, al menor uso de los otros modos de transporte, pero también a su versatilidad, siendo el único modo de transporte que permite la conexión con todos los núcleos de población.

La red de carreteras de La Rioja es, en definitiva, un reflejo de la propia configuración orográfica de la región, en la que existe un valle principal que se corresponde con el río Ebro, en su frontera norte, y siete valles transversales coincidentes con los siete afluentes ibéricos denominados el: Oja-Tiryn, Najerilla, Iregua, Leza, Jubera, Cidacos y Alhama-Linares.

Dicha morfología determina también el asentamiento de la población y los centros productivos que se concentran en el valle del Ebro, en tanto que los valles transversales conservan su carácter rural debido a las difíciles condiciones de acceso.

La red de carreteras, en consecuencia, se ha desarrollado de tal manera, que las vías de gran capacidad (AP-68, A-12 y N-232) se asientan en el corredor del Ebro, mientras que a lo largo de los valles, las comunicaciones se realizan por medio de carreteras transversales que, en muchos casos, tienen características de carreteras de montaña.

Igualmente, las carreteras secundarias, debido a los condicionantes físicos, forman una red mucho más tupida en la zona del valle que en la sierra, donde existe una posibilidad menor de establecer carreteras de conexión intervalles.

En cuanto al marco competencial, las carreteras están integradas por un lado en la Red de Interés General del Estado (RIGE) de titularidad estatal (que incluye la autopista AP-68, las autovías A-12, A-13 y LO-20 y las carreteras N-111, N-113, N-120 y N-232 y la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja que, a su vez, se subdivide en tres redes:

- Red Regional Básica (LR-1xx), está constituida por las carreteras de mayor recorrido y tráfico y vertebran el territorio.
 - Red comarcal (LR-2xx)
 - Red Local (LR-3xx) (LR-4xx) y (LR-5xx)
- } enlazan poblaciones entre sí con las cabeceras de comarca y con el resto de redes.

El reparto de tráficos y longitudes es inverso, de tal manera que la Red Estatal soporta el 75% del tráfico con el 25% de la longitud, mientras que la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja soporta únicamente el 25% de tráfico

Así pues, tendríamos:

- Red Estatal en la Rioja tiene 400 Km. de carreteras (de las que 170 Km. son vías de alta capacidad)
- Red Comunidad autónoma de La Rioja: tiene una extensión de 1.450 Km.
 - Red Regional Básica300 Km.
 - Red Comarcal450 Km.
 - Red Local700 Km.

La diversidad en cuanto a tipologías y tráficos de carretera dentro de la Red de Carreteras Autonómicas es muy amplia, en función de las localidades que conectan y los entornos donde se ubican, existiendo algunos tramos asimilables a carreteras nacionales por sus características, aunque por contra, la mayor parte de la red soporta tráficos muy reducidos (menos de 200 vehículos al día) y se encuentra situada a una cota alta (existen 775 km. de red a una altitud superior a 600 m. sobre el nivel del mar).

En lo que se refiere a la seguridad vial en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja hoy en día, la gran cuestión que nos planteamos en todas las Administraciones es ¿cómo conjugamos las necesidades de conservación de nuestras carreteras y por tanto la seguridad vial con las limitaciones presupuestarias? ¿Es el momento de aplazar inversiones en nuevas infraestructuras y dedicarnos a conservar y mejorar lo que ya tenemos? Parece que la respuesta la tenemos todos bastante clara. Es el momento de la conservación como mecanismo de garantizar la seguridad vial si queremos evitar en un futuro no muy lejano un incremento exponencial de las inversiones de reposición. En este sentido en La Rioja después de una más de una década de importantes inversiones en nuevas infraestructuras viarias, hemos cambiado la distribución del gasto en favor de la conservación, el mantenimiento y la Seguridad Vial.

Así por ejemplo, resulta significativo ver, si analizamos las inversiones en conservación y en nuevas carreteras desde el año 2001, el porcentaje destinado cada año a conservación, en relación con el total de inversiones está en el entorno a 35%, mientras que desde el año 2008 y especialmente desde 2011, la tendencia presupuestaria de las inversiones en carreteras la hemos invertido, de tal manera que en los últimos presupuestos 2012 y 2013, las inversiones en conservación y seguridad vial, superan ligeramente el 85% del presupuesto en carreteras.

En este congreso se tratará específicamente en la ponencia del representante de la comunidad de Valencia, el tema de la seguridad vial en tiempos de crisis, pero como antes decía, esta cuestión la tenemos hoy en día todos los responsables de las carreteras encima de nuestras mesas y quizás sería bueno que en foros como este congreso o en otros similares que promueve la Asociación Española de la Carretera, pudiéramos todas las Administraciones poder consensuar unos parámetros comunes similares en función de las características de cada Red viaria, que permita establecer criterios homogéneos de inversión en conservación y por ende en seguridad vial, superando las oscilaciones de los ciclos económicos.

Refiriéndome ya de manera más concreta a la Rioja, las inversiones en mejora de la seguridad vial de la red autonómica de carreteras, están encuadradas presupuestariamente dentro del programa de conservación y explotación de la red, pues como antes comentaba, todas las actuaciones de mejora de firmes, elementos de seguridad y balizamientos, señalización, mejora de travessas e intersecciones, así como corrección de los TCA, forman parte de en un sentido amplio de inversiones en seguridad vial.

Por otro lado hay que señalar que las características de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja hacen muy difícil, en muchos casos, la aplicación de la normativa estatal y la utilización de elementos de seguridad habituales en las carreteras nacionales. En efecto, las dificultades orográficas,

ambientales o de estructura de la propiedad condicionan en muchos casos el trazado y la sección de la carretera debido a la menor disponibilidad de espacio físico.

Así pues, nos encontramos con una red de carreteras en la que aproximadamente un tercio de la superficie regional puede considerarse zona de montaña o perteneciente a la Red Natura 2000. Además, en la mayor parte de los tramos la intensidad de tráfico es reducida, pero con un porcentaje importante de vehículos agrícolas.

En estas circunstancias son aplicables, en buena parte de la red, las excepciones de la norma estatal que en carreteras urbanas, de montaña o ubicadas en espacios de elevado interés ambiental permiten reducir los parámetros exigidos a la carretera, adoptando un criterio de proporcionalidad al tráfico que efectivamente soportan.

Existen, por ejemplo, elementos de señalización y balizamiento que son de difícil utilización debido al espacio insuficiente para su implantación. Así, en muchas ocasiones es imposible la instalación de hitos de arista, separadores en barreras de seguridad o paneles de grandes dimensiones, entre otros.

Con el fin de adaptar la normativa estatal a las singularidades de nuestra red de carreteras, la Dirección General de Obras Públicas y Transportes publicó en su momento dos guías de Criterio de Señalización Horizontal y Vertical, que se vienen aplicando desde entonces.

Por otro lado, la aplicación práctica de las distintas situaciones constructivas, elementos de drenaje, elementos de señalización, etc., se viene realizando mediante una adaptación de la norma a cada uno de los casos. La tendencia, en cualquier caso, es la de diseñar carreteras “amables” en las que los obstáculos y brusquedades en las carreteras desaparecen, guiando al conductor, evitando puntos duros, desniveles, cambios de sección brusca que puedan producir resultados inesperados y dotando en todos los casos a las

carreteras de una anchura mínima en función del tráfico y el entorno, objetivo que oscila entre 6 metros de anchura para la red local y entre 7 y 10 metros, con arcenes de hasta 1,5 en las carreteras de primer orden.

El tratamiento de los entornos urbanos y travesías ha sido otro de los objetivos prioritarios durante los últimos años. Se han creado zonas peatonales en la práctica totalidad de las carreteras riojanas, además de la instalación de elementos de control y limitación de velocidad (reductores y pasos sobreelevados), adaptando a cada travesía las directrices de la norma estatal, siendo esta una medida que ha sido muy bien acogida y a la vez demandada por la población residente en entornos rurales, que ven reforzada la seguridad peatonal y que ha conseguido reducir drásticamente el exceso de velocidad.

Merece la pena también, resaltar las actuaciones de seguimiento de la seguridad vial en las carreteras estatales y autonómicas de La Rioja, consecuencia de los estudios de accidentalidad y del grupo de trabajo GT-1 que integran las cuatro administraciones implicadas en la materia:

- Gobierno de La Rioja
- Demarcación de Carreteras del Estado
- Jefatura Provincial de Tráfico
- Guardia Civil

Este grupo de trabajo comenzó su andadura con objeto de analizar los problemas de seguridad inicialmente en la carretera N-232, pero dados los buenos resultados, ha ido extendiendo su campo de actuación a la totalidad de las carreteras riojanas.

Los problemas detectados son objeto de análisis, propuesta de actuación y posterior seguimiento, habiéndose reducido la accidentalidad a mínimos históricos entre otras causas y sin duda alguna, debido a este tipo de políticas.

Las soluciones a los puntos de conflicto son aplicadas con criterios de proporcionalidad y eficacia, existiendo en ocasiones problemas que se solventan de una manera sencilla, por ejemplo con un cambio en la secalizaciyn horizontal, y otros que requieren actuaciones de mayor calado.

En la actualidad, existe una tendencia a mejorar las intersecciones, puntos de conflictos clásicos en la red, mediante la sustituciyn de todas aquellas intersecciones “en cruz” por glorietas de gran diómetro en las que el diseco, tanto en planta como en alzado, facilita la interpretaciyn y adecuaciyn de la velocidad por parte de los conductores. Asimismo, el estudio de las rasantes, la construcciyn de isletas largas que “advierten” al conductor, la ruptura de la visibilidad y deslumbramiento han conseguido resultados más que satisfactorios en cruces conflictivos.

Por otro lado, en ocasiones los problemas sólo pueden solucionarse mediante actuaciones más sofisticadas, como mejoras de trazado puntuales que pueden llevar aparejada la construcciyn de una o varias estructuras (Ejemplo: Puente de Arnedillo). En cualquier caso, en estos momentos como ya he indicado, la instalaciyn de reductores de velocidad, la construcciyn de glorietas y las mejoras puntuales, constituyen tres de las más frecuentes y eficaces soluciones que venimos aplicando para resolver puntos conflictivos que afectan a la seguridad vial.

CONVENIO CON LA AP-68

Dentro de las actuaciones peculiares que el Gobierno de La Rioja ha venido ejecutando en materia específica de Seguridad Vial, hay que hacer referencia explícita por su importancia, a los diferentes Acuerdos firmados desde 1999 con la Concesionaria de la autopista AP-68, con la finalidad de reducir la importante siniestralidad de la nacional N-232 en el tramo riojano. Se trata de Convenios en los que se fomenta el uso de la autopista para vehículos ligeros y pesados mediante diversas medidas de gratuidad, que son sufragadas por la Administraciyn autonómica y también por el Ministerio de Fomento, que se incorporó a estos acuerdos desde 2009. Se trata sin duda, de una medida que busca prevenir claramente

la accidentalidad de la carretera N-232, mientras no finalice su desdoblamiento y que supone un fuerte gasto para las arcas autonómicas. Estamos hablando de una inversión anual para el Gobierno de La Rioja que supera los tres millones anuales, pero que sin duda ha hecho mucho más seguros los desplazamientos regionales por vías de titularidad estatal.

VIALIDAD INVERNAL

No quiero dejar de hacer referencia, aunque sea breve y dentro de las peculiaridades de la seguridad vial en las carreteras riojanas, al dispositivo en materia de vialidad invernal.

En primer lugar, hay que señalar que somos de las pocas Comunidades autónomas en la que los medios humanos y materiales de los planes de vialidad invernal son mayoritariamente medios propios, aunque también contamos con empresas colaboradoras para trabajos puntuales de limpieza.

La Rioja es una comunidad pequeña, donde el 40% de las carreteras se encuentran en una cota superior a los 600 metros, con 10 puertos de montaña. La experiencia y profesionalidad de las Brigadas y de los responsables de la alerta invernal, a pesar de los recortes y de la progresiva jubilación del personal, ha permitido que todos los años se atiendan con una gran eficacia todas las incidencias climatológicas que afectan a nuestras carreteras, especialmente en los meses invernales. Esto es posible fundamentalmente porque con carácter general, las precipitaciones se producen en cotas superiores a 600 metros, con rara afectación al área metropolitana de Logroño. Esto permite aplicar todos los medios en zonas muy concretas y recurrentes, en las que además, la población ya se encuentra muy preparada. Quizás seamos, como antes comentaba, de las pocas comunidades que podemos mantener este sistema de vialidad invernal, pero por el momento nos ha dado buen resultado y dado nuestro tamaño y características, queremos mantenerlo e incluso reforzarlo con nuevos medios materiales.

PLANES DE SEGURIDAD VIAL

Quiero comentarles también, dentro de las características de La Rioja en materia de seguridad vial, el seguimiento de la accidentalidad y los planes anuales de seguridad vial.

La Ley 2/1991 de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, constituye el inicio real de la gestión de 1.357,7 km. de Red, resultante de la suma de las carreteras transferidas por el Estado y las carreteras gestionadas por la entonces Diputación Provincial de Logroño.

A partir de este momento, la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja, se hizo con la gestión plena de su Red de Carreteras.

En el año 1994 se prepara las directrices de su primer Plan de Aforos y su primer Plan de Seguridad Vial, que son realizados en el año 1995.

El Plan de Seguridad Vial de 1995, se realiza sobre la base de un análisis de la Red, que se tramifica de cara a este Plan para poder asignar a cada uno de ellos unos índices de peligrosidad y mortalidad basados en los accidentes con víctimas, recogidos en una base de datos que comprende los años 1992, 1993 y 1994.

La base de datos de accidentes en la Red Autonómica reúne en la actualidad los datos de los 21 años desde 1992 a 2012.

Desde el año 1996, se lleva a cabo sistemáticamente la “Actualización de la base de datos de accidentalidad y redacción del Informe anual de seguridad vial”, se analiza la siniestralidad de cada año, se mantiene la base de datos y se realizan las propuestas de actuaciones para ese año. El trabajo consiste en:

- Toma de datos de campo: cartografía, contajes de vehículos, identificación de accidentes, etc.
- Carga de datos accidentalidad a la base de datos.
- Obtención de puntos negros o tramos de concentración de accidentes.
- Estudio sobre el terreno de tramos de concentración de accidentes.
- Definición de propuestas de actuaciones de mejora de la seguridad vial.
- Priorización de inversiones.

A partir del año 1998, se incorpora la realización del seguimiento permanente de seguridad vial, que incluye entre otras actuaciones, las siguientes:

- Asistencia permanente en cualquier asunto de seguridad vial.
- Seguimiento de actuaciones.
- Informe de todos los accidentes mortales dentro de los quince días posteriores a su ocurrencia. A partir del año 2008 se incluyeron también los accidentes con víctimas graves.
- Informes trimestrales que contienen la accidentalidad registrada, indicadores estadísticos y evolución de los accidentes.
- Redacción de estudios singulares debidos a la accidentalidad específica.

También se realiza un seguimiento trimestral de la accidentalidad específica.

- Accidentalidad con bicicletas (desde el año 1998).
- Accidentalidad con motocicletas y ciclomotores (desde el año 2001).
- Accidentalidad con implicación de fauna silvestre (desde el año 2005).

Estos estudios de accidentalidad específica han concluido en propuestas de actuaciones trimestrales concretas, según unos criterios establecidos.

Los distintos informes, han llevado a actuaciones inmediatas o a la redacción de proyectos de seguridad vial.

Todo esto se ha realizado dentro del marco general que estableció ya la Ley 25/1988 de Carreteras, de 29 de julio.

LA DIRECTIVA 2008/96/CE Y LAS ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LA RIOJA

En relación con la nueva regulación contenida en la Directiva 2008/96, hay que señalar que en la Red Autonómica de La Rioja no hay tramos de la Red Transeuropea. Sin embargo, se ha considerado necesario avanzar en la senda que marca esta Directiva, que en muchos aspectos se vienen aplicando con anterioridad.

De particular interés resulta el aspecto de la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio, y dentro de ella, el tratamiento prioritario de los tramos de concentración de accidentes y de los que presenten un mayor potencial de ahorro de costes causados por los accidentes.

Según el Real Decreto 345/2011, la gestión de la seguridad viaria incluirá la identificación y el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).

Desde el inicio de los planes de seguridad vial en la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han identificado y tratado 66 TCA, que han registrado en el periodo de 1992-2012, 1.028 accidentes con víctimas y 95 víctimas mortales. Ello representa la tercera parte del número de accidentes con víctimas y casi el 40% de las víctimas mortales.

Sin embargo, en los últimos años los TCA en nuestra Red, que hasta finales de la pasada década tuvieron una participación decisiva en la accidentalidad y cuya mejora contribuyó a reducir notablemente el número de accidentes de víctimas, que han pasado a ser residuales o poco significativas.

En el trienio 2010-2012, sólo ha habido una víctima mortal en el conjunto de los 66 TCA y en el año 2012, sólo ha podido identificarse un TCA, con unos criterios muy rebajados, ya que sólo han registrado en ese año heridos leves.

Por ello, sin abandonar el concepto de TCA y tratarlo si se registra, resulta de especial interés en la gestión de la seguridad vial en nuestras carreteras el concepto de Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad, definido como tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los accidentes, en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva.

La Comunidad Autónoma de La Rioja, trabaja desde el año 2008 en la identificación de tramos o tipos de tramos de los que se esperan importantes reducciones de costes derivados de la accidentalidad, en línea con la nueva tendencia que está marcando la normativa europea.

TRATAMIENTO DE TRAVESÍAS

Del tratamiento estadístico de la accidentalidad, se han observado varios bloques de tramos singulares de cuyo tratamiento se espera reducir en un porcentaje significativo el número de accidentes y de víctimas. El primer bloque de tramos singulares que empezó a tratarse es el de las travesías. Tratamiento que puede asimilarse o ser un antecedente de las Inspecciones de seguridad vial que regula esta Directiva Europea 2008/96.

Las traveshas en la Red Autonómica son 187, representando algo menos del 10% de la longitud total y sin embargo con una circulación que supera el 20% del total. La IMD media en tramos de traveshas es más del doble que la de los tramos interurbanos. La longitud media es de 730 metros.

Los accidentes con víctimas hasta el año 2010 superaron el 20% del total, los heridos graves el 25%, mientras que las víctimas mortales superaron ligeramente el 10%.

Esta situación y la diversidad de las traveshas en nuestra Red, unida a que muchas veces la sensibilidad social ante los accidentes de tráfico en zonas urbanas se percibe de una manera singular y mucho más próxima, fuerza a que las autoridades locales, con el mejor deseo de atender a sus vecinos, a que reclamen a los responsables de la carretera medidas que consideran que han funcionado en otras poblaciones.

Para dar solución a este problema, se realizó un catálogo completo de todas las traveshas, incluyendo:

Datos de accidentalidad año por año (desde 1992), con indicación de:

- Accidentes con víctimas y PK.
- Clase de víctimas (mortal, herido grave o herido leve).
- Víctimas singulares (peatón, ciclista, ciclomotorista o motorista).

Datos de la travessa:

- IMD actualizada.
- Población (número de habitantes).
- Número de calles o caminos que acceden a la travessa, con estimación de rangos de IMD ($IMD < 100$; $100 \leq IMD < 500$; $500 < IMD$).
- Estimación del porcentaje de población y centros de actividad que quedan a uno y otro lado de la travessa.

Para cada travesna se obtuvieron unos ndices relacionados con la accidentalidad registrada y otros vinculados a la accidentalidad latente, que estb relacionado con las caracternsticas de diseco, distribuciyn de la poblaciyn, IMD, que se ha denominado conflictividad intrnseca de la travesna (independiente de la accidentalidad registrada).

La utilizaciyn de criterios nicos para medir estos ndices, permite comparar y ordenar las travesnas segun su accidentalidad y segun su conflictividad, priorizando las actuaciones en aquellas que tienen ndices mbs altos. Por otra parte, comparando la conflictividad en una travesna con la accidentalidad real, pueden extraerse conclusiones vblidas para llevar a cabo las actuaciones adecuadas. Por ejemplo, una travesna con un ndice de conflictividad alto y una accidentalidad baja, estarb sealando elementos favorables que hacen que numerosas ocasiones de conflicto no terminen en accidente. Esto puede permitir implantar estos elementos favorables en otra travesna de similar conflictividad y mayor accidentalidad.

Esta identificaciyn y ordenaciyn de las travesnas, atendiendo a criterios objetivos y homogineos de peligrosidad ha permitido llevar a cabo mbs de cuarenta actuaciones en travesnas con resultados muy favorables para la seguridad vial.

TRATAMIENTO DE OTROS TRAMOS A PARTIR DE LOS ÍNDICES DE CONFLICTIVIDAD

La accidentalidad en las carreteras de la Red Autonmica ha descendido de una manera notable, especialmente en los ltimos tres aos. La cifra, singularmente baja de vntimas mortales y heridos graves, obliga a buscar aquellos tramos diferenciados que reñnen un cierto nmero de accidentes.

Se estbn identificando ahora los siguientes:

- Pre-travesnas.
- Rectas largas (mbs de 2 km.) con IMD superior a 2000 vehnculos.

Cada uno de estos dos bloques de tramos, ha registrado un porcentaje de accidentes cercano al 10% del total. Con estudio de la conflictividad en cada uno de ellos y la aplicación de las medidas adecuadas, se espera reducir en un 50% la accidentalidad en ellos.

DATOS GLOBALES DE ACCIDENTALIDAD. RESULTADOS OBTENIDOS.

COMPARACION DE PROMEDIOS	
PERHODO 1995-2012	VHCTIMAS MORTALES
MEDIA DEL PERIODO 1995-2002	12,0
MEDIA DEL PERIODO 2003-2008	13,8
MEDIA DEL PERIODO 2008-2012	6,6
MEDIA DEL PERIODO 2010-2002	3,7
ACO 2012	2

COMPARACION DE PROMEDIOS	
PERHODO 1995-2012	HERIDOS GRAVES
MEDIA DEL PERIODO 1995-2002	62,0
MEDIA DEL PERIODO 2003-2007	35,2
MEDIA DEL PERIODO 2008-2012	16,6
MEDIA DEL PERIODO 2010-2002	15,0
ACO 2012	12,0

COMPARACION DE PROMEDIOS	
PERIODO 1995-2012	HERIDOS GRAVES
MEDIA DEL PERIODO 1995-2002	144,0
MEDIA DEL PERIODO 2003-2007	146,4
MEDIA DEL PERIODO 2008-2012	113,8
MEDIA DEL PERIODO 2010-2012	100,3
ACO 2012	92

Puede verse como la mejora de la seguridad vial ha sido notable, cumpliéndose de manera especial el objetivo marcado en su momento de reducir la mortalidad a la mitad.

Este objetivo se cumple de igual modo con los heridos graves.

La reducción de estas cifras, que han supuesto un índice de mortandad (IM) 0,42 y un índice de peligrosidad inferior a 20 en el año 2012, constituye un reto, especialmente en una Red de casi 1.500 kms., con una accidentalidad cada vez más dispersa, al haber reducido bruscamente la accidentalidad y especialmente la accidentalidad grave concentrada en los TCA.

El camino parece encontrarse fundamentalmente en la determinación de los tramos con un alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM), adaptada a la singularidad de la Red y a la auditoría permanente de seguridad vial.

Para terminar esta ponencia, a modo de Conclusión, únicamente indicarles que la política de mejora de la seguridad vial de las carreteras regionales, se centra en ejes o pilares:

1. Mantenimiento de las inversiones en materia de conservación, disminuyendo las nuevas infraestructuras.
2. Mantenimiento del Convenio de gratuidad con la concesionaria de la autopista AP-68 en el tramo riojano, para disminuir el tráfico en la N-232.
3. Especial atención a la mejora de las travessas y a la instalación de reductores de velocidad y pasos sobreelevados.
4. Desarrollo progresivo y adaptado a las peculiaridades de La Rioja de las Inspecciones de Seguridad vial reguladas en la Directiva Europea 2008/9, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
5. Mantenimiento de la coordinación con el resto de Administraciones implicadas, tanto la Demarcación de Carreteras de Fomento, como la Jefatura Provincial de Tráfico y la Guardia Civil en los grupos de trabajo de prevención de accidentalidad y de identificación y concentración de TCA y de los Tramos de alto potencial de mejora de la seguridad.