



Aumenta el uso de las autopistas y las autovías

Las acciones de planificación, redacción de proyectos, construcción, explotación y conservación de la red viaria son una respuesta al incremento continuado de la intensidad del tráfico y otras variables relacionadas con éste. Aunque este aumento de la utilización de la red es prácticamente generalizado, resulta más significativo en la de autovías y autopistas.

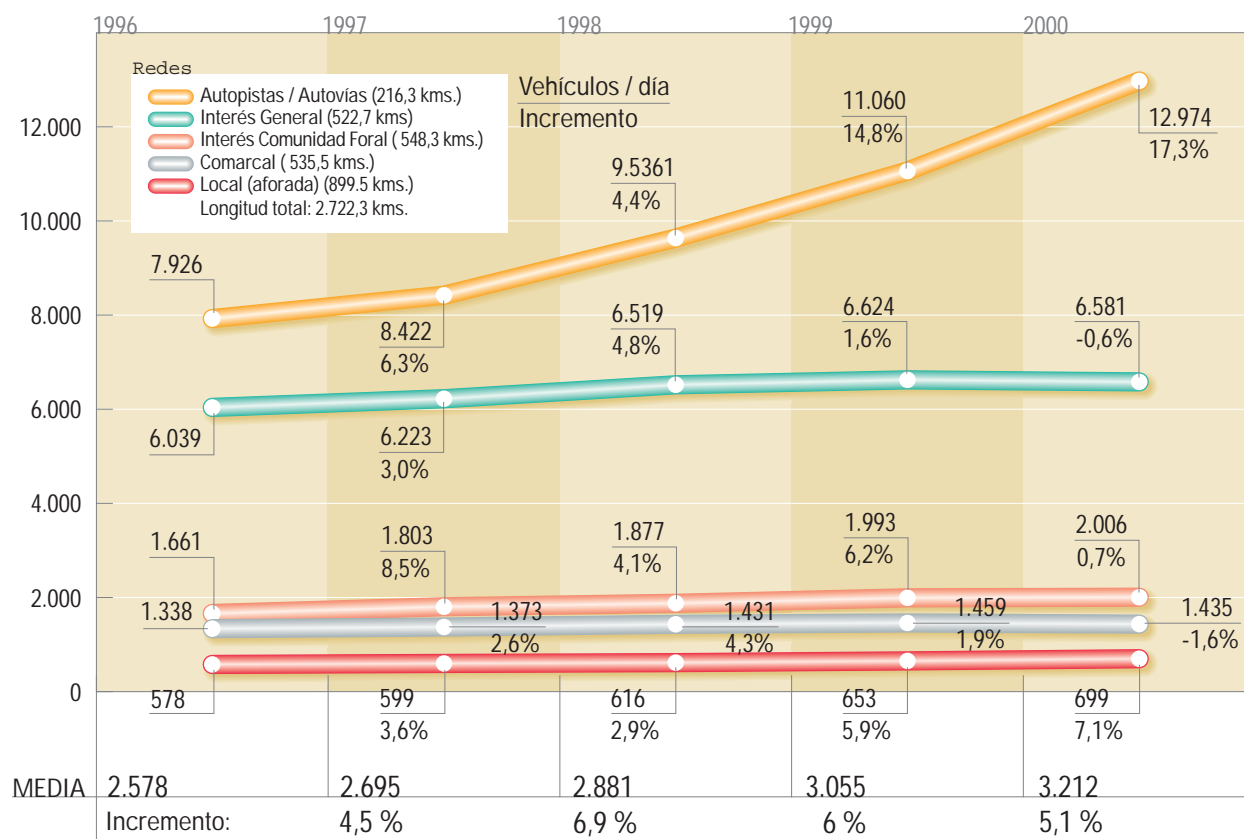
Tráfico en las carreteras de Navarra

En el gráfico 1 se recoge la evolución de la intensidad media diaria en las vías navarras según el tipo de red en la que se integran, destacando el incremento registrado en las autopistas y las autovías, que cerraron el año con cerca de 13.000 vehículos por día de media. Por su parte, en el gráfico 2 se detallan los datos de esta última red (teniendo en cuenta que en los totales se incluye también el tráfico de no peaje) y, en concreto, de la A-15.

Por último, el gráfico 3 compara las cifras del parque de vehículos de Navarra con las del Estado durante los últimos años, incluyendo además el dato referente a la motorización. Según se señala, la Comunidad Foral contaba a finales de 1999 con 606 vehículos por cada 1.000 habitantes, un porcentaje superior al estatal pero que refleja una tendencia de crecimiento más moderado que éste.

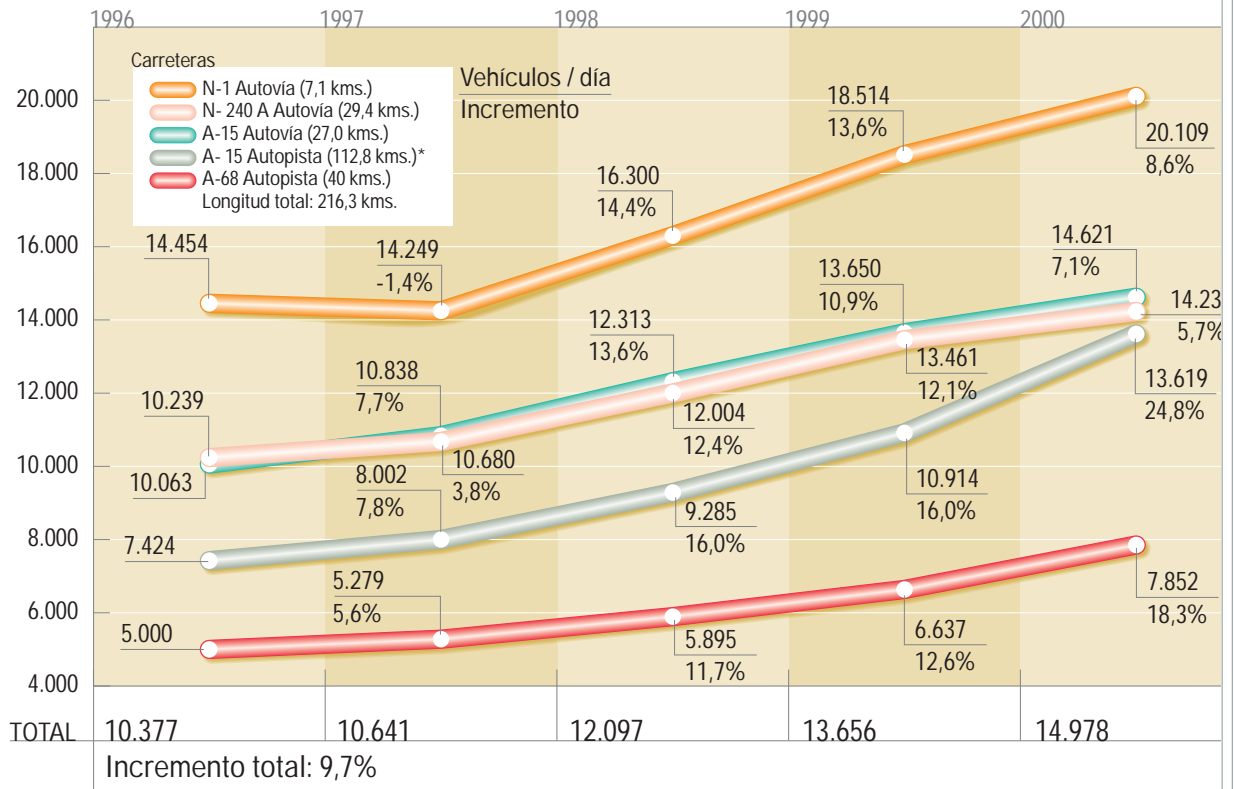
Intensidad Media Diaria en las carreteras integrantes de la Red de Carreteras de Navarra (vehículos / día)

[Gráfico 1]



Intensidad Media Diaria en la Red de Autopistas y Autovías de Navarra (vehículos / día)

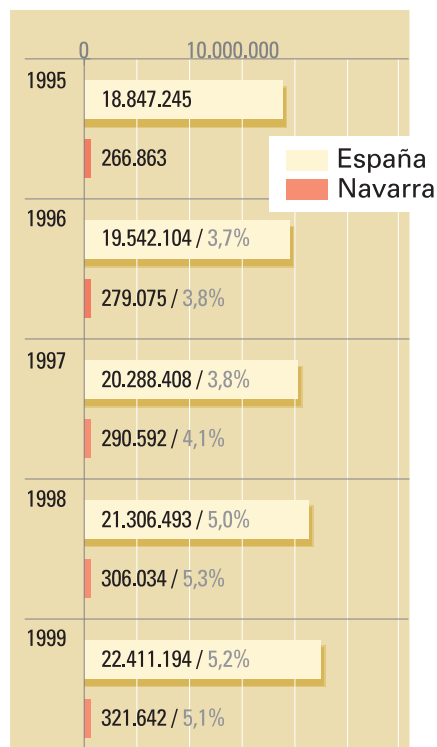
[Gráfico 2]



* Tráfico total (peaje y no peaje)

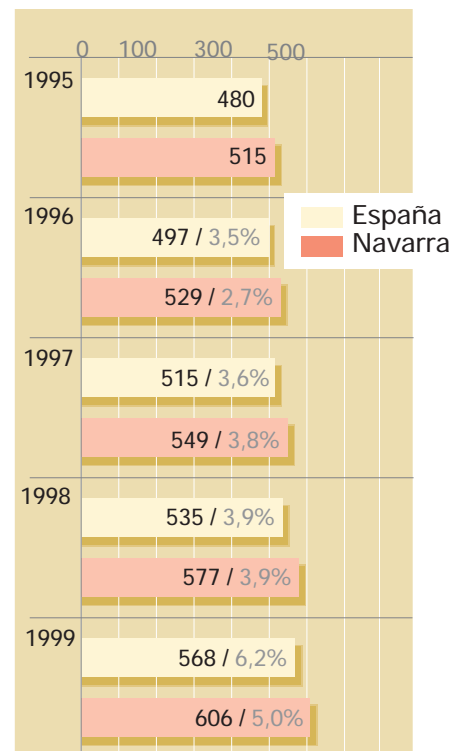
[Gráfico 3]

Parque de Vehículos



Motorización

Vehículos por 1000 hab.



Rebaja de peajes en la Autopista A-15



Imagen del puente de Castejón en la A-15.

En noviembre de 1996, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones tomó la determinación de llevar a cabo las medidas que fueran necesarias para conseguir invertir la anómala situación que se producía en torno a la baja utilización de la Autopista de Peaje A-15 Tudela-Pamplona-Irurzun, en comparación con la elevada intensidad de tráfico de las carreteras en paralelo, en particular la N-121 y la N-240.

En ese año de 1996, el tráfico en la Autopista A-15 en el tramo más representativo (Pamplona-Tafalla) era de 5.830 vehículos/día, mientras que la carretera N-121 en paralelo registraba 10.100 vehículos/día con un 33% de vehículos pesados.

Las iniciativas de rebaja de peajes promovidas por el Gobierno de Navarra, y acordadas con la concesionaria Audenasa, han sido las siguientes:

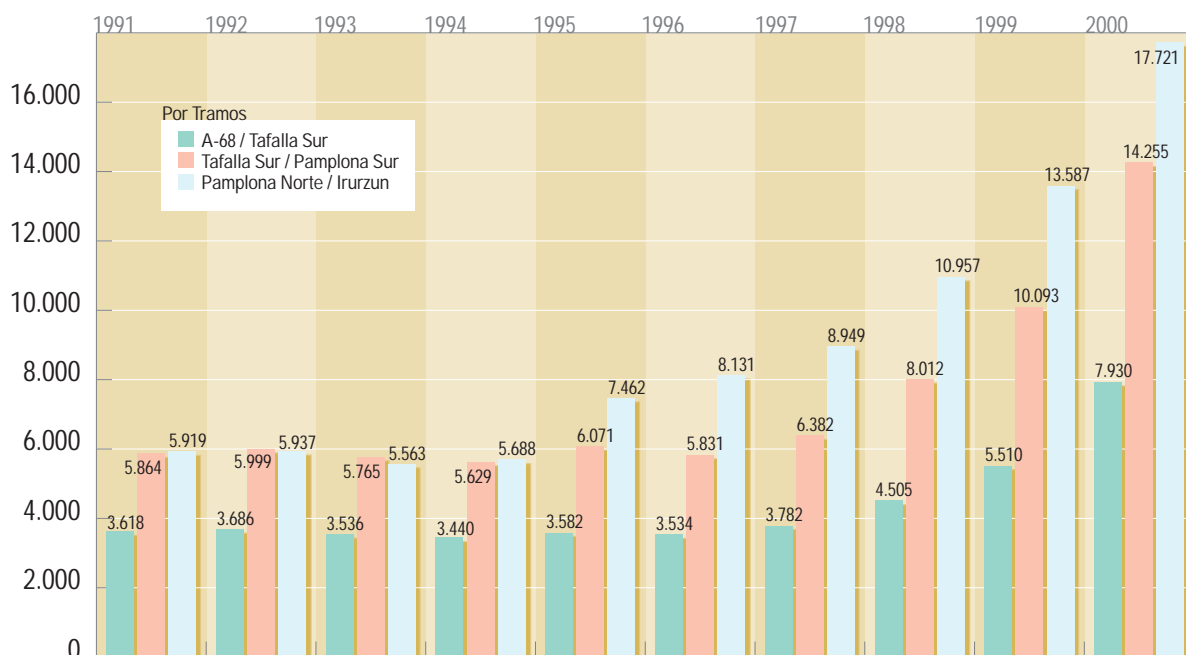
1. Marzo de 1997: Congelación del precio de peajes.
2. Septiembre de 1997: Reducción del IVA a vehículos ligeros.
3. Diciembre de 1997: Reducción peaje vehículos ligeros (-25%).
Reducción peaje vehículos pesados (-30%).
Descuentos adicionales por uso frecuente (hasta -20%).
4. Junio de 1999: Vuelta gratis para vehículos ligeros.
Descuentos vehículos pesados Tafalla-Pamplona (-75%).
Resto tramos (-25%).
5. Marzo de 2000: Establecimiento de peajes superreducidos para vehículos ligeros con tarjeta A-15.
Peajes superreducidos para todos los vehículos pesados.

Modificaciones de Peajes	Pago del usuario pesetas /kilómetro recorrido			
	Media Autopista A-15		Tramo Tafalla-Pamplona	
	Vehículos ligeros	Vehículos pesados	Vehículos ligeros	Vehículos pesados
Febrero 1997	14,6	23,8	13,9	20,6
Diciembre 1997	10,0	14,9	9,4	13,8
Junio 1999	5,2	10,8	4,9	5,1
Marzo 2000	2,8	4,2	2,7	2,7

Tras esta política activa de reducción de peajes, el tráfico en la Autopista A-15 ha aumentado un 244% hasta superar los 14.200 vehículos/día en el tramo Tafalla-Pamplona y la carretera ha pasado a 5.900 vehículos/día. La captación de vehículos pesados se aproxima al 80%.

Evolución por tramos del tráfico de peaje en la Autopista A-15

[Gráfico 4]



Siniestralidad en las carreteras y planes de actuación

El año 2000 se cerró en las carreteras navarras con un balance final de 99 personas fallecidas en los 463 accidentes de tráfico que se saldaron con víctimas de diversa consideración. Con la intención de reducir estas cifras, desde el Departamento se ha puesto en marcha el III Plan de Actuaciones en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

1. Estadísticas de siniestralidad

El análisis de las estadísticas de siniestralidad en las carreteras de la red de Navarra se inicia con la evolución de la cifra de accidentes con víctimas de consideración diversa desde 1991 hasta el año pasado. En el gráfico adjunto se detalla esta evolución por tipos de red:

Accidentes con víctimas														
Redes	Longitud	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	% Redes Año 00	Media 91-00	% Redes media 91/00
Autop-Autov	216,3	41	42	40	53	53	44	46	47	55	66	14%	49	9%
Int.General	522,7	358	350	292	299	285	191	225	276	248	223	48%	275	52%
Int.Com.For.	548,3	93	69	62	80	68	66	65	70	104	87	19%	76	14%
Comarcal	535,5	88	68	77	85	69	47	54	70	56	38	8%	65	12%
Local	1856,1	84	62	55	70	77	57	43	52	68	49	11%	62	12%
TOTALES	3678,9	664	591	526	587	552	405	433	515	531	463		527	

Destaca por su siniestralidad la red de interés general, en la que se produce aproximadamente la mitad de los accidentes si atendemos a la media establecida en toda la década y a la registrada en 2000. El último año se cerró con 463 siniestros de carretera, reflejándose un descenso respecto al ejercicio anterior.

En cuanto a la cifra de víctimas mortales, el detalle según el tipo de red viaria es el siguiente:

Víctimas mortales														
Redes	Longitud	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	% Redes Año 00	Media 91-00	% Redes media 91/00
Autop-Autov	216,3	7	6	9	5	9	6	12	12	8	27	27%	10	11%
Int.General	522,7	65	62	52	37	50	37	49	62	61	45	46%	52	60%
Int.Com.For.	548,3	14	10	20	11	6	12	4	9	18	15	15%	12	14%
Comarcal	535,5	12	2	12	4	4	10	9	12	4	5	5%	7	8%
Local	1856,1	8	4	8	6	3	4	3	2	7	7	7%	5	6%
TOTALES	3678,9	106	84	101	63	72	69	77	97	98	99		87	

Red Viaria / Tráfico y Seguridad Vial

Junto con la cifra de 99 personas fallecidas en las carreteras de Navarra el año pasado, cabe destacar el importante aumento de las muertes por accidente en autopista o autovía en relación con los datos de 1999 y, entre otros extremos, la media de 87 víctimas mortales al año durante el periodo que va desde 1991 a la actualidad.

En relación con las causas de los accidentes de tráfico con víctimas, el cuadro adjunto refleja que es la salida de la vía el motivo más repetido en la estadística de 2000:

Causa	Nº accidentes	% del total
Salida vía	170	37%
No respetar prioridades	96	21%
Invadir carril contrario	70	15%
Alcance	41	9%
Otros	25	5%
Cambio de sentido indebido	23	5%
Peatón en calzada	20	4%
Adelantamiento indebido	18	4%
Totales	463	100%

Según se observa, un 37% de los siniestros con víctimas (170 casos) tuvo como causa la salida de la vía, un 21% (96 casos) se debió a que no se respetaron las prioridades de paso y un 15% (70 casos) fueron resultado de la invasión del carril contrario.

Por último, en los cuadros anexos se recoge la relación entre la intensidad media diaria y, por un lado, los accidentes con víctimas de diversa consideración, y, por otro, el número de muertes en las carreteras:

Relación intensidad media diaria (vehículos/día) Accidentes con víctimas

AÑO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Accidentes	664	591	526	587	552	405	433	515	531	463
I.M.D.	2087	2174	2191	2370	2470	2578	2695	2881	3055	3212

Si bien el mayor volumen de circulación de vehículos por día registrado el año pasado con respecto al dato de 1999 no se corresponde con un aumento en la cifra de accidentes con víctimas, sí se observa un incremento en lo que a víctimas mortales se refiere.

Relación intensidad media diaria (vehículos/día) Víctimas mortales

AÑO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Muertos	106	84	101	63	72	69	77	97	98	99
I.M.D.	2087	2334	2347	2479	2502	2578	2695	2881	3055	3212

2. III Plan de Actuaciones en los TCA

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ha elaborado el III Plan de Actuaciones en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) de la Red de Carreteras de Navarra. Este programa nace de la voluntad del Gobierno de Navarra refrendada y apoyada por el Parlamento en la aprobación del Plan Director de Carreteras 1998-2005, documento en el que se establecía la elaboración de un plan de supresión de puntos peligrosos.

Los TCA se definen como tramos de la red que presentan un riesgo de accidentes significativamente superior a la media en tramos de características semejantes y que, por tanto, pueden ser objeto de mejoras que posibiliten una reducción efectiva de la accidentalidad. El plan maneja igualmente la denominación Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP) para referirse a aquellos que son susceptibles de transformarse a corto plazo en TCA.

De acuerdo al desarrollo del Plan de Actuaciones en los TCA, al cierre del año 2000 ya se habían ejecutado mejoras completas en los tramos El Perdón-Uterga, cruce de Murchante, Landaben, acceso a Huarte, intersección a Igúzquiza, Tiebas-Carrascal, Pueyo-Enlace A-15, cruce de Lizaso, cruce de Mendillorri, Berriozar-Sarasa, cruce de Gulina, variante de Urroz, Olloki-Olaz, bajo Ronda Oeste, Orcoyen-Arazuri, Zizur-Paso FFCC, Castejón (salida A-15), Los Abetos, cruce de Etxalar, intersección Castejón-Alfaro, Astrain-El Perdón, cruce de Los Abetos, Zozaiia-Mugairi y Aldunate-Nardues.

Igualmente, en dicha fecha se encontraban en ejecución las actuaciones en los tramos Tudela-Hortofrutícola, Sunbilla de Igantzi, variante de Tudela, Hotel Mesón del Peregrino, cruce de Falces, cruce de Ejea, Altsasu/Alsasua-Etxegarate y variante de Los Arcos.

Por último, estaban programadas intervenciones en Legarda, intersección Unzue, Pueyo-Enlace A-15, salida Sur de la A-15, cruce de Izco, Loiti, Ubarmin-Egúés, Urbiola-Los Arcos, Lekunberri-Betelu, Betelu-Arribe, intersección de Liédena, variante de San Adrián, Arre-Olloki, Tiebas a Carrascal, Leclerc-Aeropuerto, Cordovilla-Leclerc, Cuesta de Ruejos, Universidad a Cizur Menor, curvas de Oriz e intersección Ablitas-Ribaforada.



Mapa de las actuaciones para la reducción de los tramos de concentración de accidentes en la Comunidad Foral de Navarra.