



DOMÈNEC UMBERT

BALANÇ 1987: 8.419 ACCIDENTS I 552 PERSONES MORTES

Unes carreteres ben negres

Al llarg de 1987 hi ha hagut més de 8.000 accidents a les carreteres valencianes. L'augment de la intensitat del trànsit i el deteriorament del comportament dels conductors n'han sigut les causes fonamentals. Per disminuir aquest trist balanç, les carreteres del país viuen un intens procés de reforma i millora.

Onofre Sanmartín

Tres són els factors que poden intervenir en qualsevol accident de trànsit: les condicions de la carretera, l'estat del vehicle i la conducta humana. Per algun d'aquests factors o per la confluència de més d'un, al País Valencià s'han produït 8.419 accidents de trànsit al llarg de l'any 1987, quasi 900 més que el 1986, amb el resultat de 552 persones mortes i 13.263 de ferides.

Si bé les carreteres valencianes presenten encara greus deficiències, en vies de solució però, les causes principals dels accidents ocorreguts durant 1987 són, d'una banda, l'extraordinari aug-

ment de la intensitat del trànsit, i de l'altra, el progressiu deteriorament del comportament d'una part dels conductors, especialment dels més joves.

Pel que fa a l'estat de les carreteres, Roberto Ramírez, director provincial de Trànsit de València, indica que «l'augment de trànsit ha gravitat sobre les mateixes carreteres insuficients, ja que les grans obres en marxa, algunes quasi enllestides, encara no han entrat en servei». Pitjor solució a mitjà i llarg termini té la millora de la conducta humana en el moment de tenir un volant a les mans.

El perill més gran és conduir a una velocitat excessiva o inadequada, la

qual cosa provoca més del 25 per cent dels accidents. A això cal afegir que any rere any augmenten els accidents mortals ocorreguts de nit i que més d'un terç són provocats per conductors menors de 24 anys. El consum d'alcohol i altres tipus de drogues als llocs de diversió nocturna té relació directa amb el nombre d'accidents en els quals intervé la població més jove.

Roberto Ramírez pensa que el deteriorament del comportament d'una part dels conductors és degut, entre altres possibles factors, al «lent però inexorable descrèdit que ha patit el procediment d'obligació de les sancions imposades per les direccions de trànsit».

Accidents i víctimes per províncies

Províncies	Accidents amb víctimes		Victimes	
	Total	Mortals	Total	Mortals
1981				
Alacant	2.665	136	4.088	157
Balears	1.493	102	2.335	109
Barcelona	15.660	346	22.916	406
Castelló	908	72	1.488	91
Girona	1.273	82	2.095	92
Lleida	1.012	70	1.712	84
Tarragona	1.172	107	2.214	128
València	2.298	183	3.873	211
1982				
Alacant	2.163	126	3.358	142
Balears	1.361	82	2.191	92
Barcelona	15.873	301	22.708	353
Castelló	820	67	1.442	83
Girona	1.238	101	2.036	122
Lleida	938	53	1.573	59
Tarragona	1.037	83	1.873	108
València	2.298	172	3.998	208
1983				
Alacant	2.594	149	3.997	161
Balears	1.859	85	2.825	91
Barcelona	16.890	297	24.041	350
Castelló	1.012	66	1.616	84
Girona	1.744	88	2.780	102
Lleida	974	68	1.613	82
Tarragona	1.258	108	2.162	138
València	2.642	180	4.430	202
1984				
Alacant	2.604	173	4.184	201
Balears	1.996	110	3.208	134
Barcelona	16.806	307	23.568	334
Castelló	1.093	75	1.762	91
Girona	1.896	109	3.124	126
Lleida	1.020	60	1.681	76
Tarragona	1.247	91	2.189	105
València	3.006	177	5.113	214
1985				
Alacant	2.751	154	4.485	172
Balears	2.475	118	3.754	126
Barcelona	18.404	325	25.762	372
Castelló	1.158	83	1.859	102
Girona	1.995	78	3.298	93
Lleida	996	83	1.720	108
Tarragona	1.370	119	2.332	146
València	3.226	188	5.498	220

sit, ja que molts jutges no procedien al cobrament de les multes. Això s'ha solucionat amb el Reial-Decret de l'onze de setembre passat, que atribueix el cobrament per via executiva al Ministeri d'Hisenda i, a més, puja substancialment l'import de les multes per excés de velocitat».

Darrerament, ha saltat a les pàgines dels diaris l'existència de pilots suïcides o pilots homicides. Són conductors que circulen en contradirecció d'una manera expressa i on intervenen, en alguns casos, les apostes. Aquesta realitat s'ha donat sobretot a les rodalies de Madrid, però a altres zones de l'Estat espanyol també s'han presentat casos semblants. Roberto Ramírez, director provincial de Trànsit de València, afirma que en la seua demarcació territorial no s'ha donat el cas: «No podem dir que ací hi haja hagut cap cas de pi-



L'estat de les carreteres és una de les causes principals dels accidents de trànsit.

lot homicida. Però sí que hem tingut quatre casos en els últims mesos de conductors que circulaven en direcció contrària. Sembla estrany, però hem comprovat que aquests casos s'han degut a equivocacions involuntàries».

Per evitar al màxim les equivocacions, els responsables de trànsit ja han acordat amb el MOPU (Ministeri d'Obres Públiques) i la COPU (Conselleria d'Obres Públiques) la revisió i la millora de la senyalització en els punts que puguen induir a error.

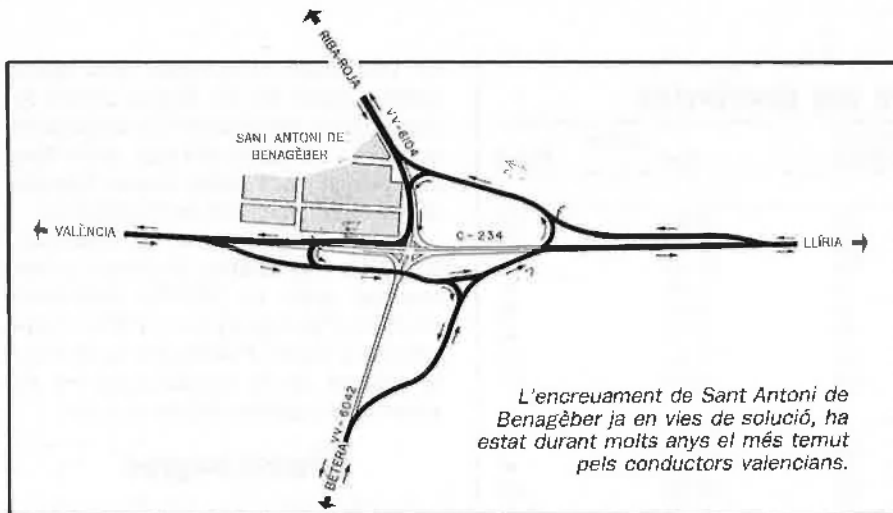
Punts negres

La Direcció General de Trànsit qualifica de «punt negre» el lloc on es produeixen tres accidents en un any. Una vegada localitzat aquest punt, es vigila més i es proposa el millorament del traçat. Però hi ha punts negríssims, que són els llocs on hi ha quatre, cinc i fins i tot sis o més accidents cada any. D'aquesta classe, al País Valencià, n'hi ha un bon grapat.

Fent-ne un ràpid repàs, trobem que la N-340 en té alguns al pas pels termes de Castelló, Benicarló, Nules i Vila-real, com també en la comarcal CS-236 km. 9, entre Castelló i Borriana.

Pel que fa als accessos a la ciutat de València, llevat de les eixides cap a Barcelona i el Saler (autopistes), la resta són trams difícils i perillosos. Particularment dolenta és la pista de Silla, com l'N-III (València-Madrid). Un altre tram de gran densitat de trànsit i on es produeixen molts accidents per l'estretor de la carretera és el camí Xirivella-Torrent i València-Torrent (per Picanya).

L'N-340 km. 222-200, on creua amb



les carreteres que van a Benifaió i Catadau, és un dels punts negríssims de les carreteres valencianes. La solució final arribarà quan s'haja construït l'autovia cap a Almansa, si bé tot sembla indicar que les obres s'avançaran en aquest lloc per fer el creuament a distint nivell.

L'N-III (València-Madrid) és una carretera molt deficient. Els punts més conflictius d'aquesta són l'eixida del túnel de Contreras, la baixada a Set Agües i el creuament per anar a Alidaia.

El sud del País Valencià compta amb punts igualment negres, com ara l'N-332 km. 89'700, en l'eixida d'Alacant cap a València, un poc abans de l'accés a l'autopista i un poc més enllà, passat el Campello, en el km. 94'200. I com a tram perillós cal anotar tot el recorregut d'Alacant a Múrcia, 90 km. que costen més d'una hora i mitja de fer. És una carretera amb molt de trànsit, que passa per molts pobles i que, a causa de l'estretor, permet pocs avanços.

Són punts on cada any es repeteixen els accidents. Però sortosament, en un termini de quatre anys, la major part s'hauran eliminat amb l'acabament de totes les obres que tant el MOPU com la Conselleria d'Obres Públiques han iniciat de fa un temps.

De tota manera, és important assenyalar que alguns punts negres quedaran anul·lats abans de l'acabament de les grans obres, ja que en aquests llocs s'aplicaran solucions provisionals. És el cas de la Pista d'Ademús, en el creuament de S. Antoni de Benagèver. Fins al 25 de novembre de 1987, aquest era el punt més negre de les comarques valencianes, segons valoració del director provincial de Trànsit: «La C-234 al seu pas per aquell poble era temut per tothom. El creuament permetia totes les maniobres, per anar cap a Llíria, València, Ribarroja de Túria i Bétera.

La Conselleria d'Obres Públiques ha fet una solució provisional de manera que el punt negre ha estat eliminat. I d'ací a un temps es farà la solució final, que consisteix a fer el creuament a distint nivell».

L'estat de les obres

El País Valencià compta amb 8.110 km. de carreteres, 1.412 dels quals són administrats pel MOPU, 2.973 per la Generalitat i 3.725 per les Diputacions. Les que corresponen al MOPU són les principals artèries del país, si bé la Conselleria d'Obres Públiques gestiona altres trajectes no menys importants per a la vida de les diferents comarques valencianes.

Tota la xarxa de carreteres està ara en un procés de reforma i millora. El 1984, el MOPU va iniciar el «Plan Nacional de Carreteras», amb vigència fins el 1991, i la Generalitat valenciana, en el mateix any, va encetar el «Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana» amb previsions fins l'any 1995.

LES CARRETERES DEL PAÍS, LES MÉS PERILLOSES

Mort a la carretera

Les carreteres de Catalunya sumen any rere any un considerable nombre de morts per accident de trànsit. Les estadístiques dels morts i dels «punts negres» són un bon motiu per a la reflexió.

Eduard Company

Cor, càncer i carretera són les tres C fatídiques quant a índex de mortalitat. Sumades les conseqüències d'aquest luctuós trio, les estadístiques que codifiquen les morts de les societats industrialment avançades ja tenen resoltes les pertinents majories absolutes de causes de finament.

Pel que fa al MOPU, han començat les obres del *by-pass*, l'esperada durant tants anys circumval·lació de la ciutat de València. Ara mateix es treballa en els trams Bétera-Pista Ademús i Bétera-el Puig. També hi ha obres a la pista de Silla. A la ciutat d'Alacant han començat les obres de circumval·lació, la qual naix en Sant Joan per acabar empalmant amb la futura autovia Alacant-Múrcia a l'altura de l'aeroport de l'Altet. Estan en marxa les obres de la carretera que va d'Alacant a Madrid, on s'està desdoblant la calçada.

La resta de projectes que el MOPU pensa tenir adjudicats abans del 1991 són el que faltará del *by-pass* de València, el corredor comarcal d'aquesta mateixa ciutat, la conversió en autovia del tram València-Xiva i de la carretera de València a Albacete, com també també l'autovia de nova construcció d'Alacant a Múrcia. A més, s'ha previst fer la variant de Soneja, que baixant des d'El Ragudo per Sogorb, Xèrica i els pobles del molt més ràpid i segur.

Pel que fa a les obres de la Conselleria d'Obres Públiques, cal destacar, per la seua vital importància, el projecte d'obrir un nou accés a les comarques de la Vall d'Albaida, l'Alcoià i el Comtat, per trencar l'aïllament secular. Les obres, que ja han començat en el tram de l'Alcúdia de Crespins, consistiran a reconvertir totalment els trams de carretera existent per Canals, l'Olleria i Agullent fins arribar a Alcoi; evitant l'actual tram de Xàtiva i el port d'Albaida.

També és important el pròxim condicionament de l'eix Asp-Elx-Santa Pola, que inclou la ronda urbana de la capital del Baix Vinalopó. □

El nostre país, en tant que partícip de la civilització desenvolupada, no s'escapa d'estar inclòs en les estadístiques anteriors. Per tant, cor, càncer i carretera són igualment en el nostre àmbit les culpables del major nombre de morts que es donen.

Cenyits a l'última de les C fatídiques, la que correspon a la carretera, i repassant les estadístiques dels darrers