

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 Aladria.

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 Benagéber. 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 Lliria, València, Riba-roja 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 faltava 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.

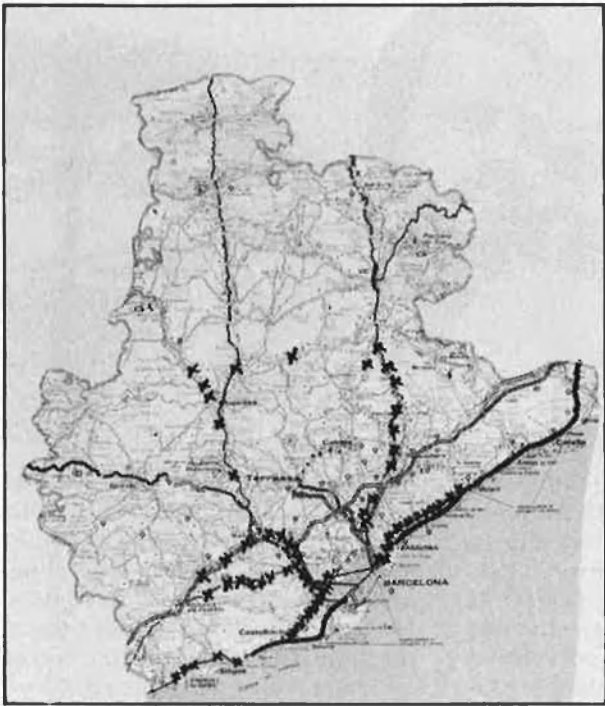
També és important el pròxim condicionament de l'eix Asp-Elx-Santa Pola, que inclou la ronda urbana de la capital del Baix Vinalopó. □

El nostre país, en tant que participi 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

anys, es fa palpable l'important pes específic que tenen els accidents de trànsit quant a causa de mortalitat.

El nombre de persones finades a la província de Barcelona l'any 1986, segons fonts de la Direcció General de



Tráfico, arriba a la xifra de 278. Aquesta dada no té en consideració els accidents produïts en les zones urbanes, en les poblacions, que l'any anterior abastaren el número de 108, segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. S'ha d'esmentar que les xifres que es barallen corresponen a les més pròximes en el temps de les quals se n'han fet estadístiques, ja que aquest és un procés que requereix una difícil elaboració, per la qual cosa ixen amb una acusada posterioritat.

Les dades que corresponen als últims cinc anys, en concret, des del 82 fins al 86, reafirmen l'elevat nombre de morts explicitat, i s'estenen a les quatre províncies catalanes, que és com la Direcció General de Tráfico té estructurat el seu estudi estadístic.

Per províncies

Barcelona, com és fàcilment endevínable, és la província que més accidents de trànsit amb víctimes mortals compta en el seu haver. En els anys referits, el total de morts s'enfila a 1.299 persones. Desglossant-ho, ens trobem que hi ha hagut una progressió bastant notable d'augment de morts. L'any 82, el nombre de víctimes mortals van ser de 214; l'any 83, de 221; el 84, de 225;

el 85, s'enfila a 261; i va incrementar-se, el 86, fins a 278.

Com pot comprovar-se, en cinc anys els morts per accidents de trànsit a la província de Barcelona han augmentat en 64, un element a tenir en compte ja que, com es podrà observar, en la resta de les províncies del Principat aquest increment no es dona.

A Girona, la globalitat de morts en carretera s'eleva a 498. Per anys, trobem que, el 82, van morir 102 persones; el 83, van ser-ne 87; una mica menys que el 84, amb 104; reduïdes considerablement en el 85, amb 78; el 86, arribaren al sostre, amb 127 morts.

Lleida és la província catalana amb menor nombre de morts en carretera, en concret, 377. Per anys, com l'anterior, igualment irregulars: el 82, 48 morts; l'any 83, 72; baixà en el 84, amb 63; 96, en l'any 85; i, finalment, 78 morts en el 86.

I, a Tarragona, les víctimes mortals en accidents de trànsit són les més nombroses, si obviem la ciutat comtal, de les quatre que Tráfico comptabilitza a Catalunya. L'any 82 van ser-ne 97; el 83, la xifra més alta, 183 morts; 89,

a l'any 84; 122, al 85; i, finalment, 114 a l'any 86.

A les víctimes mortals comentades, cal afegir-hi les que es van produir en accidents de trànsit en vies urbanes que, si bé no abasten un nombre tan considerable, ajuden a augmentar força les xifres de finats en carretera. Concretament, en els anys que van del 81 fins al 85, Barcelona va ser, amb tota lògica, la més fatal. La ciutat olímpica va sumar, en aquests anys, 599 morts. Girona va aportar-ne 85. Lleida va ser la més baixa, amb 57 morts. I Tarragona, 74.

Els punts negres

A les comarques barcelonenses hi ha setze carreteres amb un o més punts negres. Les carreteres citades es divideixen en tres categories: les autopistes, les carreteres nacionals i les carreteres comarcals.

En les autopistes que s'adscriuen a la província de Barcelona hi ha un total de cinquanta-dos punts negres. En concret, en són vint-i-set a l'A-2; un a l'A-17; dotze a l'A-18; i dotze a l'A-19.

En les carreteres nacionals, la suma de punts negres és de cent tres. El detall és el següent: seixanta-nou a l'N-II; un a l'N-141; disset a l'N-150; nou a l'N-152; i set a l'N-340.

En les carreteres comarcals, el nombre es redueix, són setanta-set, els punts negres. Es reparteixen en vint-i-vuit a la C-245; vint-i-cinc a la C-246; tres a la C-1410; tres a la C-1411; un a la C-1413; i set a la C-1415. □



Els accidents de trànsit a les grans ciutats també es cobren moltes vides cada any