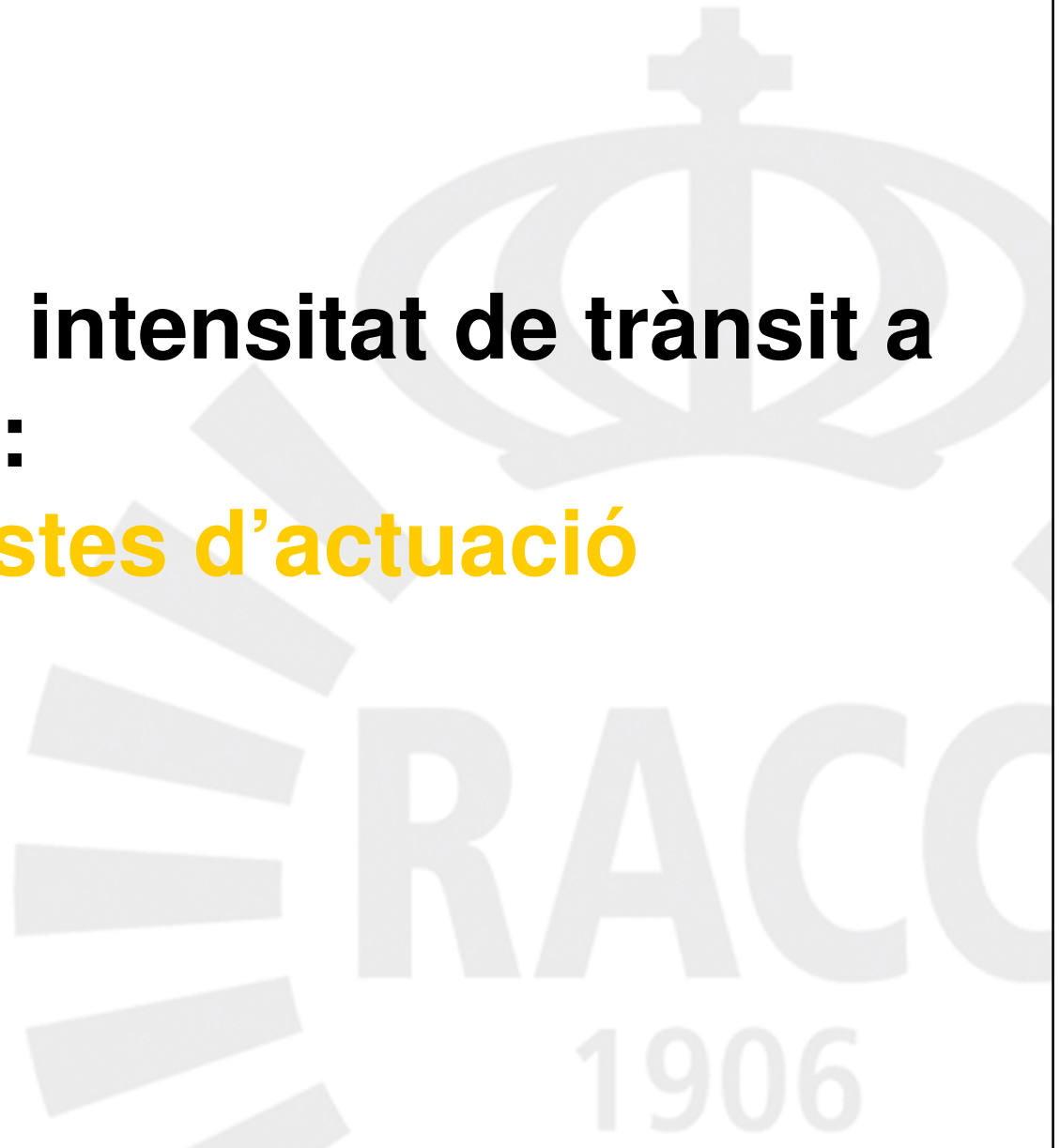


RACC

Accidentalitat i intensitat de trànsit a la N-II a Girona:

Anàlisi i propostes d'actuació

29 de novembre de 2012



- 1. Mapa trams N-II i AP-7, a Girona**
- 2. Evolució general de l'accidentalitat**
- 3. Evolució de l'accidentalitat per trams**
- 4. Evolució del trànsit**
- 5. Evolució del risc**
- 6. Intensitat de trànsit i accidentalitat segons tipus de vehicle**
- 7. Tipologia dels accidents**
- 8. Propostes a curt i mig termini**



1. Mapa trams N-II i AP-7, a Girona

	Inici	Final	Longitud
N-II	enllaç C-32 a Malgrat	Inici Autovia	22,6
A-2	Inici Autovia	inici variant Girona	8,4
N-II	Inici variant Girona	Final variant Girona	16,2
N-II	Final variant Girona	Inici variant Figueres	22,8
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,6
N-II	Final variant Figueres	Frontera Francesa	20,6

	Inici	Final	Longitud
AP-7	Frontera Francesa	Enllaç Figueres Sud	28,5
AP-7	Enllaç Figueres Sud	Enllaç Girona Nord	26,7
AP-7	Enllaç Girona Nord	Enllaç Maçanet de la Selva	29,9

N-II

AP-7



2. Evolució general de l'accidentalitat

Accidentalitat a la N-II i AP-7 al seu pas per Girona, 2012

Resum	Accidents	Morts	Ferits Greus
N-II	11	15	8
AP-7	2	2	1

Dades a 23 novembre 2012

Accidentalitat a la N-II i AP-7 al seu pas per Girona, 2008-2011

TOTALS N-II i AP-7 2008-2011							
	Accidents	Accidents greus	Accidents lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total víctimes
AP-7	270	40	230	17	33	432	482
N-II	763	132	631	61	130	1021	1212

3. Evolució de l'accidentalitat per trams

Accidentalitat als trams de la N-II a Girona, 2008-2011

			Accidentalitat als trams de la N-II a Girona 2008-2011 TOTALS						
			Accidents	Accidents greus	Accidents lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total víctimes
N-II	Enllaç C-32 a Malgrat	Inici autovia	230	38	192	16	49	324	389
A-2	Inici autovia	Inici variant Girona	53	5	48	4	2	83	89
N-II	Inici variant Girona	Final variant Girona	93	24	69	10	27	116	153
N-II	Final variant Girona	Inici variant Figueres	158	31	127	17	25	210	252
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	35	6	29	2	6	57	65
N-II	Final variant Figueres	Frontera francesa	179	28	151	12	21	231	264

3. Evolució de l'accidentalitat per trams

Accidentalitat als trams de l'AP-7 a Girona, 2008-2011

		Accidentalitat als trams de l'AP-7 a Girona 2008-2011 TOTALS						
Inici tram	Final tram	Accidents	Accidents greus	Accidents lleus	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total víctimes
Frontera Francesa	Enllaç Figueres Sud	78	12	66	6	10	107	123
Enllaç Figueres Sud	Enllaç Girona Nord	57	12	45	6	9	70	85
Enllaç Girona Nord	Enllaç Maçanet de la Selva	135	16	119	5	14	255	274
Totals		270	40	230	17	33	432	482

4. Evolució del trànsit

Evolució del trànsit a la AP-7 entre 2007 i 2011

TRAM	Evolució del trànsit a l'AP-7 entre 2007 i 2011					Variació 2007-2011
	IMD07	IMD08	IMD09	IMD10	IMD11	
Maçanet - Girona nord	48.898	45.281	41.319	40.241	37.668	-23%
Girona nord - Figueres sud	32.570	30.802	28.665	28.382	26.320	-19%
Figueres sud - frontera França	23.426	22.523	21.394	21.769	21.310	-9%
	Total					-4%

IMD: Intensitat mitjana diària



4. Evolució del trànsit

Evolució del trànsit a la N-II entre 2007 i 2011

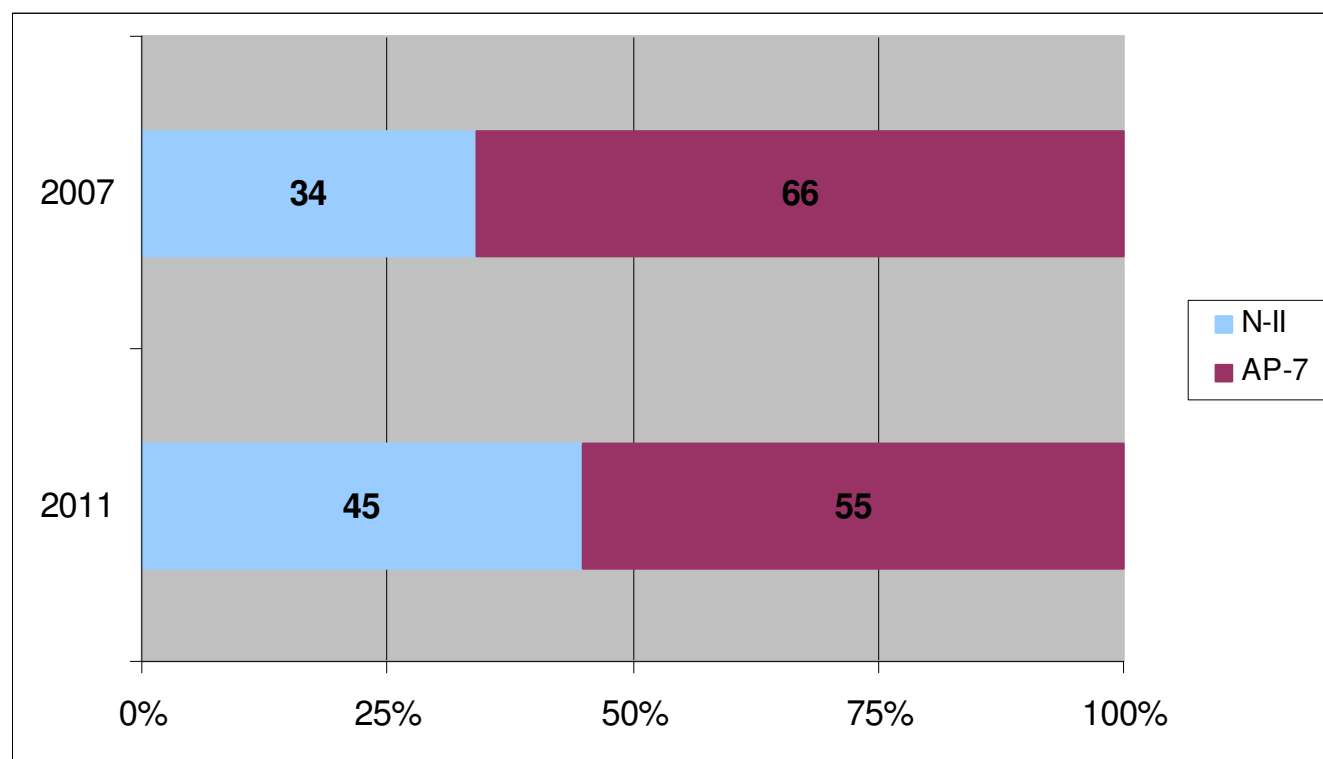
TRAM	Evolució del trànsit a la N-II entre 2007 i 2011					Variació 2007-2011
	IMD07	IMD08	IMD09	IMD10	IMD11	
enllaç C-32 - Inici Autovia	22.147	22.373	21.462	20.818	21.849	-1%
Inici autovia - inici variant Girona	23.972	29.348	31.066	30.134	29.881	25%
Inici - Final variant Girona	20.055	20.159	21.950	21.291	21.757	8%
Final variant Girona - Inici variant Figueres	15.895	16.066	17.061	16.549	16.969	7%
Inici - Final variant Figueres	18.877	19.128	18.683	18.122	19.036	1%
final variant Figueres - Frontera Francesa	15.984	16.190	16.227	15.741	14.968	-6%
					Total	19%

IMD: Intensitat mitjana diària



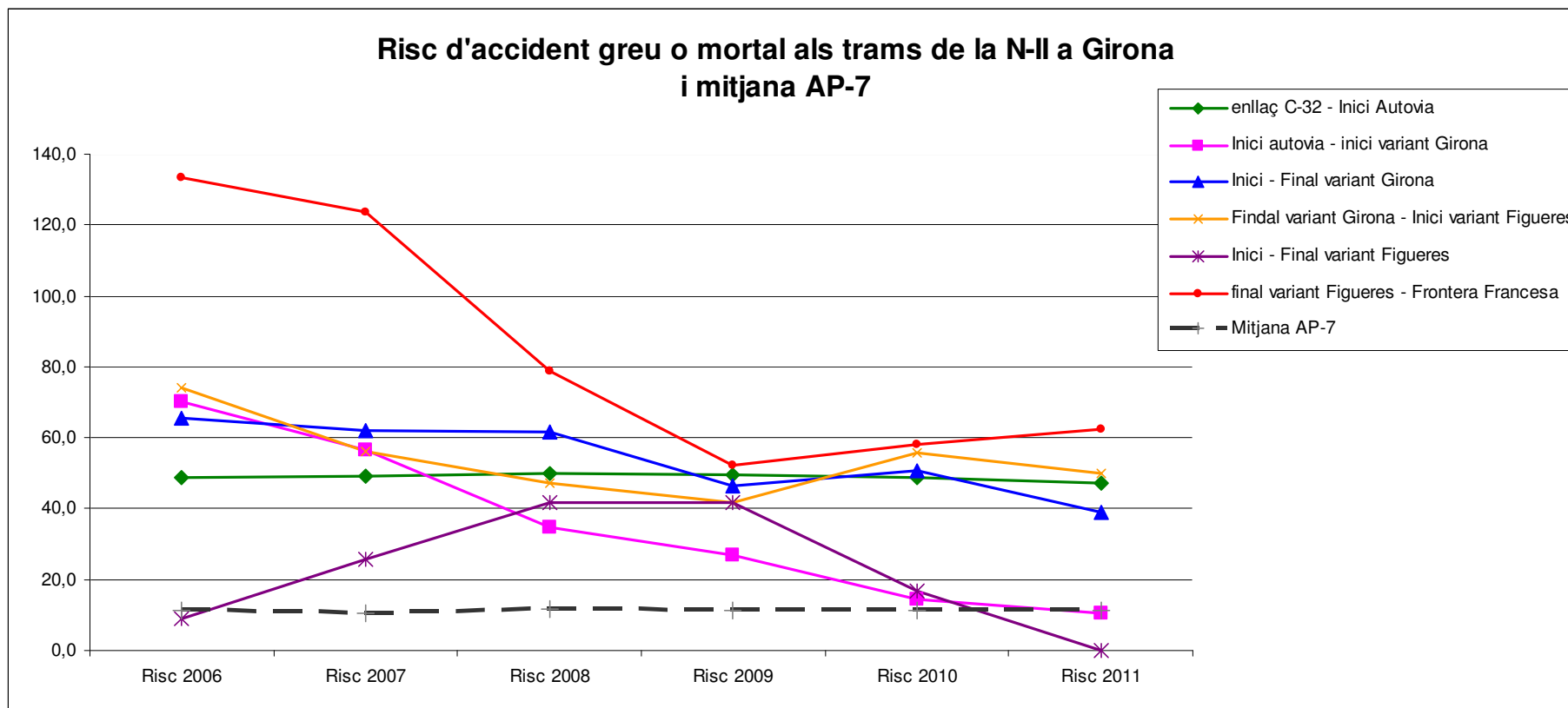
4. Evolució del trànsit

El traspàs de trànsit de l'AP-7 a la N-II ha fet que, si l'any 2007 la proporció entre l'AP-7 i la N-II fos de 2/3 a 1/3, l'any 2011 la proporció sigui de 3/5 a 2/5, amb una clara tendència cap a la igualació.



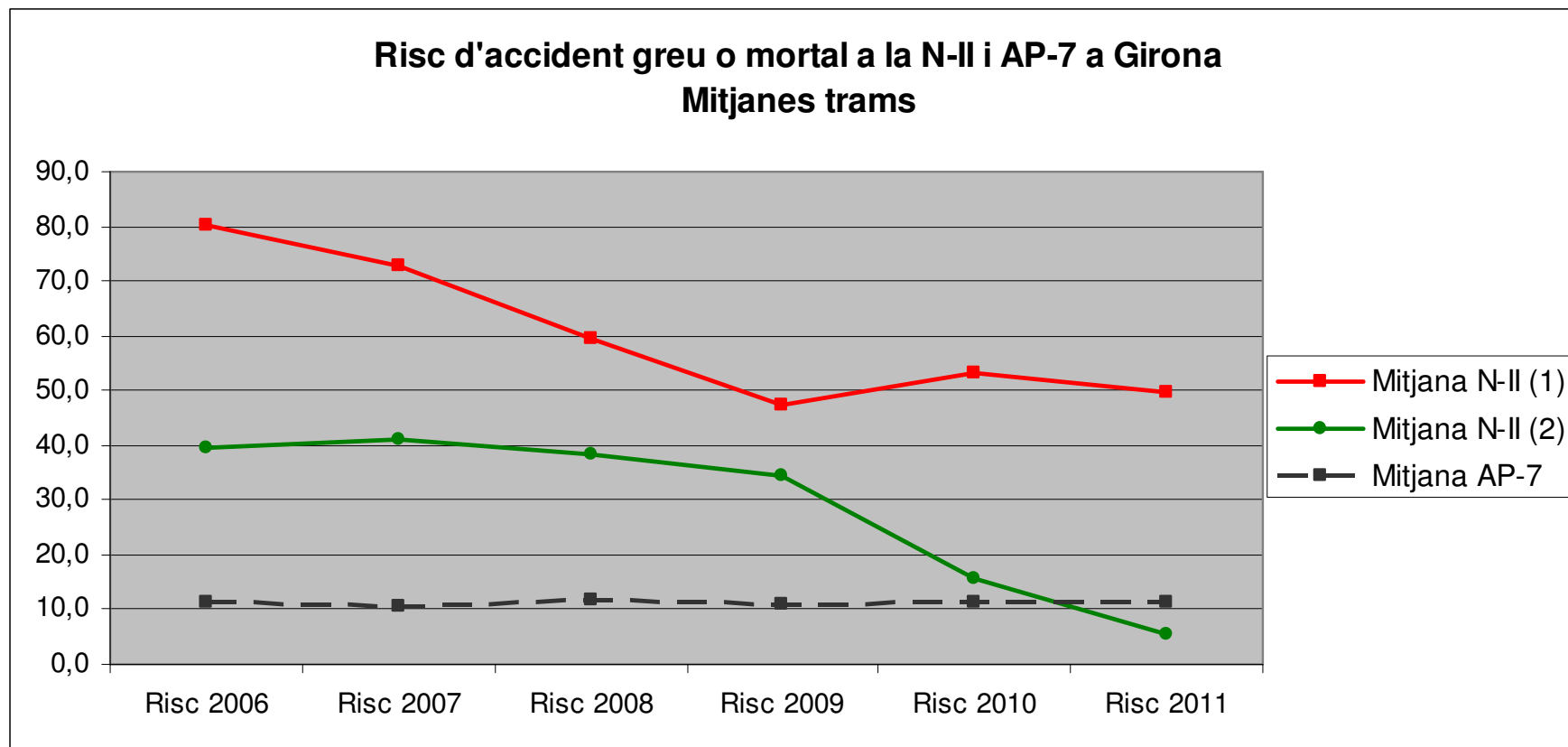
5. Evolució del risc

Taxa de risc als trams de la N-II i mitjana dels trams de l'AP-7, a Girona



5. Evolució del risc

Risc d'accident greu o mortal a la N-II i AP-7, a Girona
Mitjana trams



6. Intensitat de trànsit i accidentalitat segons tipus de vehicle

Implicació de motos en el trànsit i l'accidentalitat a la N-II, 2008-2010

Carretera	Inici tram	Final tram	MOTOS 2008-2010	
			% Trànsit	% Accidents
N-II	enllaç C-32 a Malgrat	Inici Autovia	1,6	12
A-2	Inici Autovia	Inici variant Girona	1,0	0
N-II	Inici variant Girona	Final variant Girona	1,1	21
N-II	Final variant Girona	Inici variant Figueres	0,8	9
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	1,2	0
N-II	Final variant Figueres	Frontera Francesa	0,6	10

6. Intensitat de trànsit i accidentalitat segons tipus de vehicle

Implicació de vehicles pesants en l'accidentalitat a la N-II , 2008-2010

Carretera	Inici tram	Final tram	VEHICLES PESANTS 2008-2010	
			% Trànsit	% Accidents
N-II	enllaç C-32 a Malgrat	Inici Autovia	10,1	38
A-2	Inici Autovia	Inici variant Girona	22,8	50
N-II	Inici variant Girona	Final variant Girona	20,1	53
N-II	Final variant Girona	Inici variant Figueres	25,0	61
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	18,1	75
N-II	Final variant Figueres	Frontera Francesa	11,1	43

6. Intensitat de trànsit i accidentalitat segons tipus de vehicle

Implicació de motos en el trànsit i l'accidentalitat a l'AP-7

Inici tram	Final tram	MOTOS	
		% de trànsit	Implicació en accidents
Frontera Francesa	Enllaç Figueres Sud	0,70	9%
Enllaç Figueres Sud	Enllaç Girona Nord	2,14	9%
Enllaç Girona Nord	Enllaç Maçanet de la Selva	3,24	0%

Implicació de vehicles pesants en l'accidentalitat a l'AP-7

Inici tram	Final tram	VEHICLES PESANTS	
		% de trànsit	Implicació en accidents
Frontera Francesa	Enllaç Figueres Sud	2,87	36%
Enllaç Figueres Sud	Enllaç Girona Nord	3,56	73%
Enllaç Girona Nord	Enllaç Maçanet de la Selva	13,74	71%

7. Tipologia dels accidents

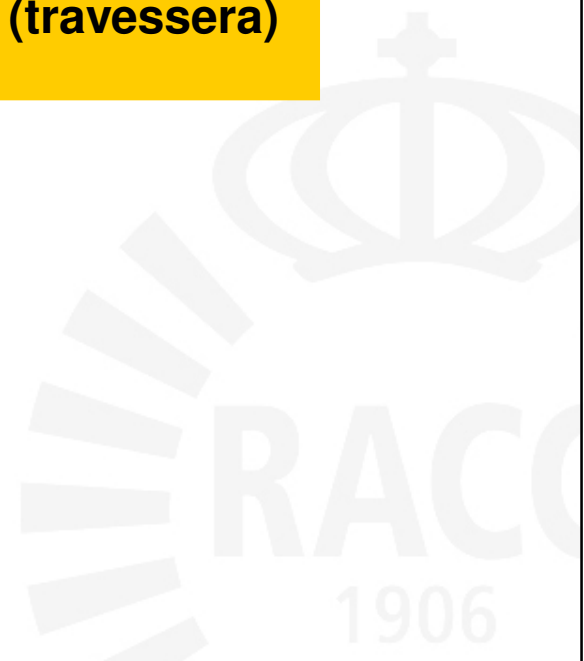
Resum accidentalitat a la N-II i a l'AP-7 al seu pas per Girona, el 2012

Resum	Accidents	Xocs frontals	Envestides	Atropellaments	Altres
N-II	11	7	2	1	1
AP-7	2	0	0	0	2

Dades a 23 de novembre del 2012

Video 1
Obres N-II Vidreres

Video 2
Bascara (travessera)



8. Propostes a curt i mig termini

Propostes per a millorar la seguretat viària a la N-II

- 1. Limitar a 90 Km/h la velocitat màxima a tots els trams de la N-II, excepte el que està desdoblant. En alguns trams limitar la velocitat a 80 km/h.**
- 2. Com a norma general, prohibir els avançaments, mitjançant una doble línia continua amb bandes rugoses. Els trams en configuració 2+1 ja permeten que els avançaments tinguin lloc de forma segura.**
- 3. Pacificar més el trànsit en les travesseres urbanes, mitjançant semàfors i augmentant el nombre de bandes transversals reductores de velocitat.**

8. Propostes a curt i mig termini

Propostes per a millorar la seguretat viària a la N-II

- 4. Millorar el manteniment de tots els trams de la N-II, amb mesures com:**
 - **Millorant la senyalització horitzontal (pintura i claredat dels missatges)**
 - **Millorant la senyalització vertical.**
 - **En els trams en obres, assegurant una alineació correcta de les barreres tipus New Jersey.**
 - **En certs trams, posant barreres de protecció bionès.**

- 5. Acabar de forma urgent el tram en obres entre Sils i Caldes de Malavella. Mentre duren les obres, habilitar certes zones d'aturada.**

8. Propostes a curt i mig termini

Propostes per a reduir el trànsit de vehicles pesants a la N-II

El RACC proposa l'eliminació o reducció dels peatges per a vehicles pesants a l'AP-7. L'anàlisi cost/benefici d'aquesta mesura és el següent:

1. Costos

El cost d'alliberar totalment el peatge de l'AP-7 per als vehicles pesants s'estima a l'entorn dels 15 M€/any (se suposa que el 60% dels vehicles pesants que passen per la N-II ho farien per l'autopista). Si la reducció del peatge fos d'un 50%, els costos es reduirien fins al voltant dels 7,5 M€/any.

8. Propostes a curt i mig termini

Propostes per a reduir el trànsit de vehicles pesants a la N-II

2. Beneficis

La reducció del nombre de vehicles pesants circulant per la N-II, unida a les mesures de millora de la seguretat viària esmentades a l'apartat A, reduirien de forma molt substancial l'accidentalitat a la N-II. En un escenari de màxims, on la sinistralitat es reduís de forma completa, els beneficis socials que això generaria s'estima en 44 M€/any.

	Mitjana 2008-2011	Cost estimat per víctima (dades DGT)	Cost total
Morts	15,3	1,4	21,4
Ferits greus	32,8	0,219	7,1
Ferits lleus	255,3	0,061	15,5
			44 M€/any

Si, com sembla més realista, s'aconseguís que el nivell de risc de la N-II fos semblant al de l'AP-7, llavors els beneficis que s'obtidrien per la reducció de l'accidentalitat estarien al voltant de 35 M€/any.

8. Propostes a curt i mig termini

Propostes per a reduir el trànsit de vehicles pesants a la N-II

3. En qualsevol dels escenaris, no hi ha dubte que la desviació de trànsit pesant de la N-II a l'AP-7 produiria un benefici net molt important.

