

RACC

Estudio EuroRAP

Programa europeo de valoración de carreteras.

18 de diciembre de 2013



¿Qué es EuroRAP?

- EuroRAP es un Consorcio Europeo financiado por:
 - La Comisión Europea.
 - FIA Foundation.
 - Toyota
 - ACEA
- Además está formado por 40 organismos asociados:
 - Administraciones públicas (Gran Bretaña, Suecia, Holanda, España, Irlanda, Alemania, Rep. Checa, Austria e Italia)
 - 19 automóvil clubes europeos, que representan a 40 millones de conductores

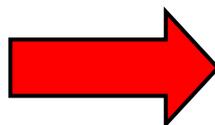
¿Quién participa en EuroRAP?

- España analiza la red viaria a través de EuroRAP desde el año 2003. Las administraciones y organismos españoles que participan son:
 - Ministerio de Fomento
 - Dirección General de Tráfico
 - Administración autonómica: Región de Murcia, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.

- La metodología ha sido desarrollado por el laboratorio TRL:
 - Organismo independiente británico para la investigación de las infraestructuras y medio de transporte.
 - 65 años de experiencia en la investigación y análisis de todos los medios de transporte.
 - Laboratorio oficial de análisis del Ministerio Británico de Transporte.

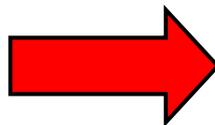
EuroRAP clasifica los tramos según dos variables

**RIESGO GENERAL
DE ACCIDENTE**



Riesgo que tiene un conductor de sufrir un accidente grave en un determinado tramo de vía

**COLECTIVO
MOTOS**



Zonas de concentración de accidentes de moto y ciclomotor. Dónde se producen y concentran más los accidentes.

¿Cómo trabaja EuroRAP?

- EuroRAP contabiliza los accidentes con fallecidos o con heridos graves registrados hasta 24h después del siniestro.
- El número de ocupantes de un vehículo accidentado depende del azar, por tanto se tienen en cuenta el número de accidentes y no el número de víctimas.
- EuroRAP utiliza las bases de datos oficiales de intensidades de tráfico (IMD).
- EuroRAP realiza una radiografía de la accidentalidad en un período prolongado de tiempo: 3 años (2010, 2011, 2012).
- De esta forma se calcula el riesgo de accidente como los accidentes de un tramo en función de la cantidad de vehículos que circulan por el mismo.



El riesgo en España



El riesgo de sufrir un accidente en España

- Se han estudiado, por 11º año, 1.355 tramos de la red vial española, que representan 24.438 Km de la Red de Carreteras del Estado (RCE),
- Sobre la red analizada por EuroRAP transcurre el 52% de la movilidad total por carretera de España.
- Los tramos se clasifican según el riesgo que tiene un conductor de sufrir un accidente:

Muy Elevado	
Elevado	
Moderado	
Bajo	
Muy bajo	

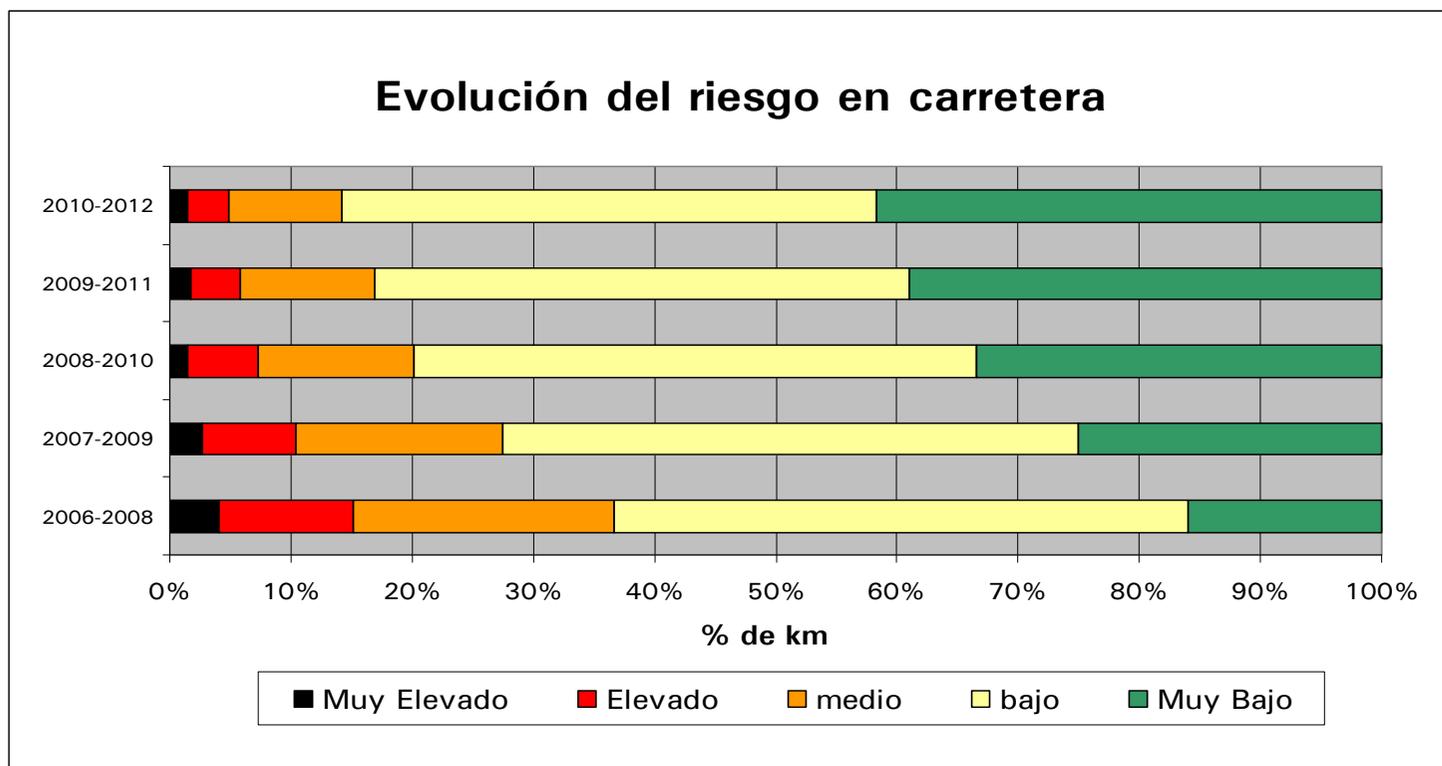
Riesgo en las carreteras españolas

	Cantidad	% total
Muy elevado	276 km	1,1%
Elevado	612 km	2,5%
Moderado	2.401 km	9,8%
Bajo	11.169 km	45,7%
Muy bajo	9.981 km	40,8%

- El 3,6% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo elevado o muy elevado de sufrir un accidente para los conductores; 3,4 puntos porcentuales menos que el año pasado.

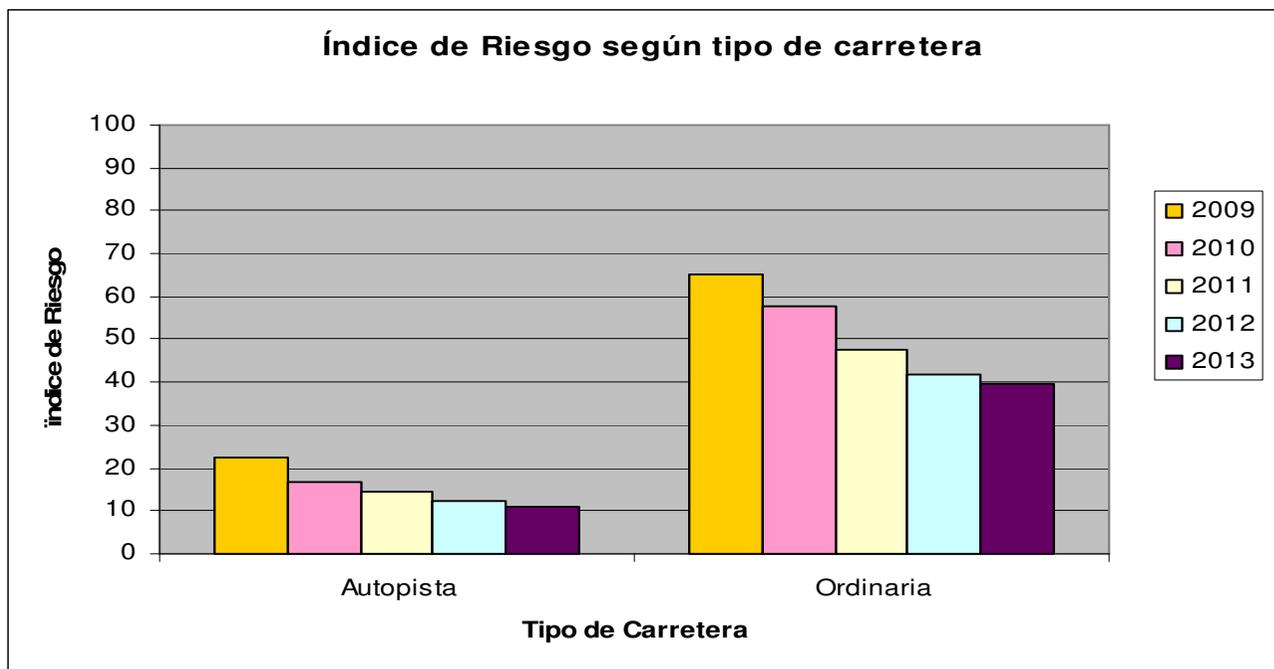


Evolución del riesgo en España



- En los últimos 5 años, el número de kilómetros con riesgo elevado (rojo) o muy elevado (negro) de accidentalidad ha descendido del 13,5% al 3,6%.
- Por otro lado, los kilómetros con riesgo muy bajo (verde) de accidentalidad han aumentado un 25,8 puntos porcentuales, es decir, han pasado de ser un 13,3% hace 5 años a un 40,8% del total.

El riesgo según el tipo de vía



- En las autopistas, se ha detectado una reducción del 50,1% respecto al estudio realizado en 2009; para las carreteras convencionales, esta reducción es del 39%.
- Si en el año 2009 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era el **triple** que el de una vía de alta capacidad, en 2013 esa probabilidad (aunque ha bajado notablemente), se multiplica por **cuatro**.

COMUNIDAD	% Kms Negros
CANTABRIA	2,9%
GALICIA	2,8%
CASTILLA Y LEÓN	1,6%
ASTURIAS	1,3%
ARAGÓN	1,0%
ANDALUCÍA	1,0%
CASTILLA LA MANCHA	0,6%
VALENCIA	0,5%
EXTREMADURA	0,4%

* País Vasco y Navarra casi no cuentan con km de la Red de Carreteras del Estado

- 9 CC.AA. aún tienen km negros entre sus carreteras. Cantabria con 2,9% y Galicia con 2,8% son las que mayor proporción de km negros tienen en su RCE.
- Entre todas las CC.AA. suman un total de 276 km de riesgo “muy elevado” es decir, un 1,1% de la red de carreteras analizada.
- Por otro lado, son 4* las CC.AA. (Cataluña, La Rioja, C. Madrid y Región de Murcia) que no disponen de kilómetros negros en su red de carreteras a cargo del Min de Fomento.

Provincias con más riesgo de accidentalidad

PROVINCIA	% Kms Negros
LEÓN	6,9%
SEVILLA	5,4%
LUGO	3,8%
LA CORUÑA	3,6%
SORIA	3,5%
PONTEVEDRA	3,1%
CANTABRIA	2,9%
CIUDAD REAL	2,3%
CASTELLÓN	1,8%
HUELVA	1,5%
ZARAGOZA	1,3%
ASTURIAS	1,3%
TERUEL	1,3%
CUENCA	1,0%
VALLADOLID	0,8%
BADAJÓZ	0,7%
ZAMORA	0,5%

- La clasificación de las provincias con más riesgo sitúa a León como la zona de España con mayor proporción de km. negros por tercer año consecutivo. Aún así, ha reducido sus km. negros en un 3,2%
- Sevilla con 1,5 puntos porcentuales menos que León es la segunda provincia con mayor riesgo en sus carreteras por segundo año consecutivo
- Las CCAA que más provincias tienen dentro del listado son: Castilla y León (4), Galicia (3) y Andalucía, Aragón y Castilla La Mancha (2).

Los tramos con más riesgo de accidentalidad de España

Carretera	Provincia Inicial	Punto Inicial	Punto Final	Provincia Final	IMD	Longitud	Riesgo 2010-2012	Media Acc. Anuales
N-122	SORIA	INTERSECCION A CATALAÑAZOR	PRINCIPIO Z.U. VALDEALVILLO	SORIA	3952	9,2		3,0
N-120	PONTEVEDRA	FIN Z.U. LA CAÑIZA	PRINCIPIO Z.U. LAMOSA	PONTEVEDRA	2241	10,4		1,7
N-320	GUADALAJARA	PRINCIPIO Z. U. DE CASAR DE TALAMANCA	CRUCE CON M-103 A ALGETE	MADRID	4066	11,3		3,0
N-544	ORENSE	CRUCE N-120	CRUCE N-525	ORENSE	8582	1,2		0,7
A-7	GRANADA	ENLACE CASTELL DE FERRO E.	ENLACE CASTELL DE FERRO O.	GRANADA	5841	2,9		1,0
N-632	ASTURIAS	PRINCIPIO Z. U. DE VENTA LAS RANAS	ENLACE PILES	ASTURIAS	2137	11,6		1,3
N-432	GRANADA	PRINCIPIO Z. U. DE PINOS PUENTE	CRUCE CON C.V. A ATARFE	GRANADA	15668	6,9		5,7
N-332	VALENCIA	PRINCIPIO Z. U. DE FAVARA	PRINCIPIO Z. U. DE SUECA	VALENCIA	14231	10,3		7,7
N-225	CASTELLON	ENLACE CS-22	GRAN DE CASTELLÓN	CASTELLON	3370	3,8		0,7
N-322	ALBACETE	CRUCE CON AB-630 A BALLESTERO	CRUCE CON AB-504 A SAN PEDRO	ALBACETE	2904	17,7		2,7

* Se han tenido en cuenta los tramos de IMD superior a 2.000 vehículos

- En España se mantienen 2 tramos de riesgo “muy elevado”, uno menos que el estudio del año pasado.
- El tramo donde más probabilidad tiene un conductor de sufrir un accidente se encuentra en la N-122 en la provincia de Soria.
- 9 de los 10 tramos más peligrosos de España son carreteras nacionales de calzada única, con dos carriles para la circulación. Tres tramos (con flecha roja) ya estaban en el listado del trienio anterior.
- Las comunidades de Galicia, Castilla y León, Castilla La Mancha y Andalucía cuentan con dos tramos, cada una, dentro de la lista de los diez tramos más peligrosos de España.

Carreteras con más kilómetros negros en España

Carretera	Cantidad de km negros
N-621	48,9
N-6	35,8
N-630	35,7
N-120	27
N-122	25,2
N-640	21,6
N-234	16,7
N-611	15
N-330	12,5
N-420	12,4
N-3	9,9
N-632	9,8
N-559	5,2
TOTAL	275,7

- Hay 13 carreteras españolas (2 menos que el año pasado) que contienen al menos un tramo negro. Sin embargo, sólo 4 de ellas acumulan el 50% de los km de riesgo “muy elevado”.
- Respecto al pasado trienio, las únicas carreteras que no repiten en la lista son la N-330, N-420 y la N-611.
- Los kilómetros de la carretera N-621 se encuentran concentrados en la provincia de León.
- Castilla y León es la CC.AA. con más km negros en sus carreteras (105,5), seguida de Galicia (58,6) y Castilla La Mancha (22,3)

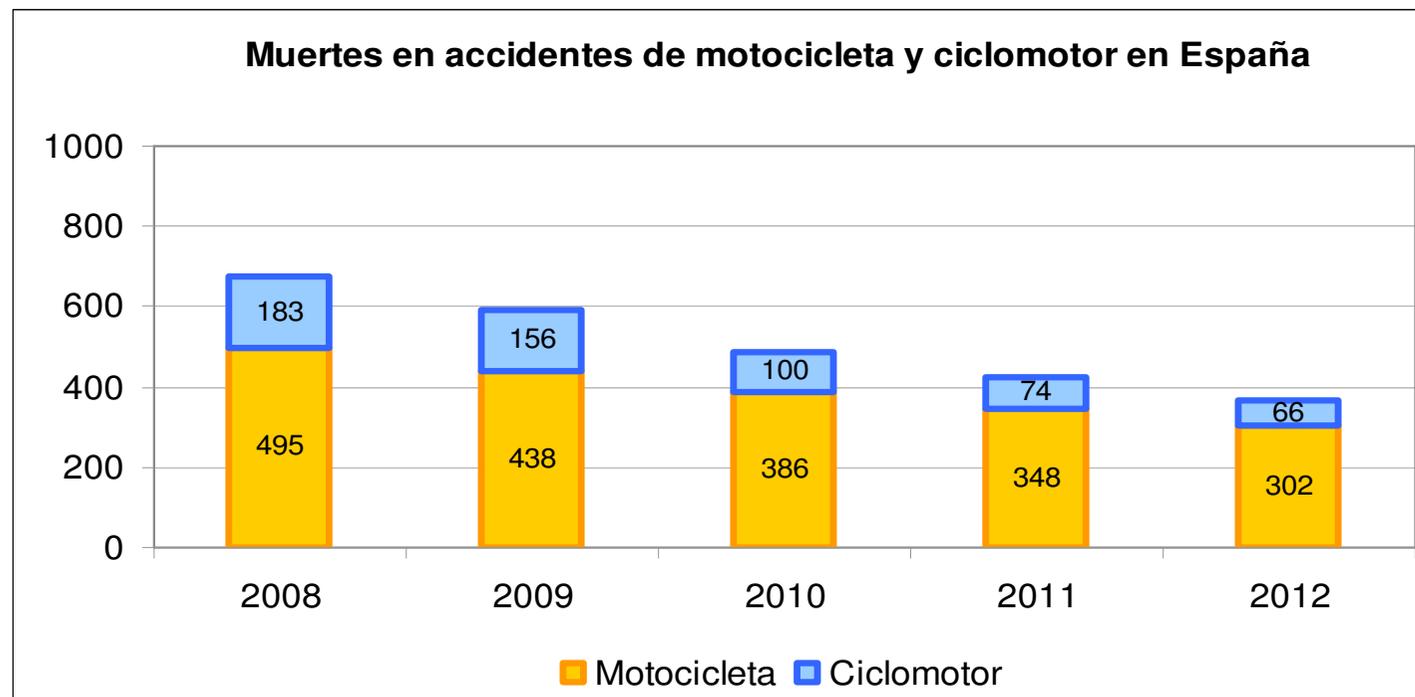
RACC

Concentración de accidentes

Moto y ciclomotor

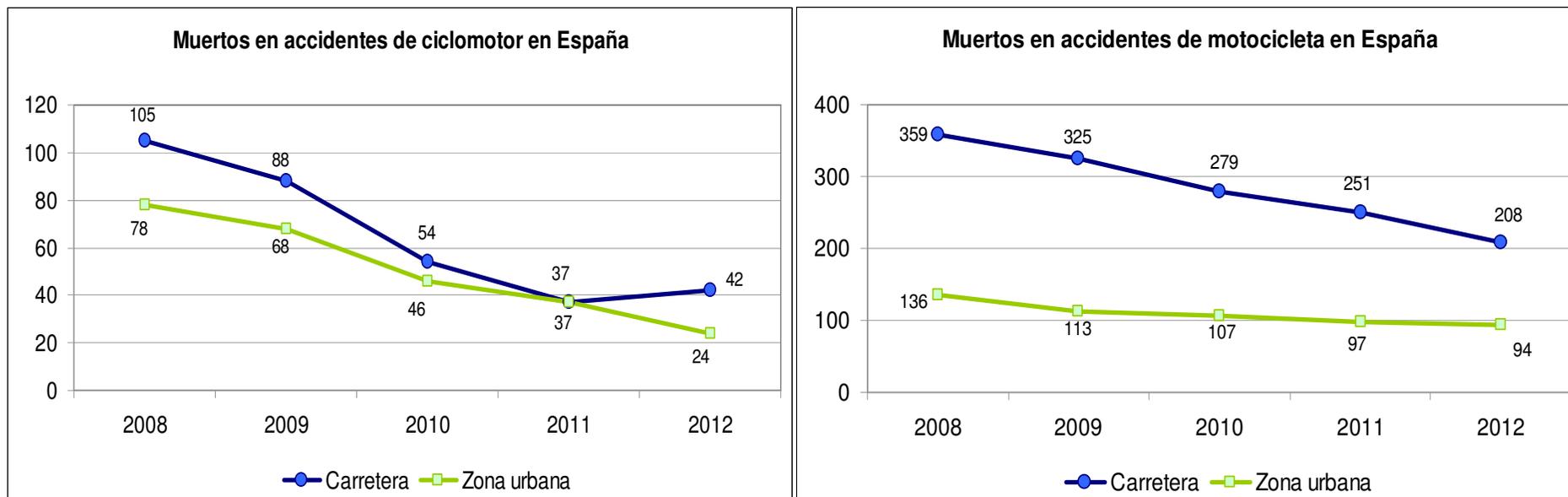


La accidentalidad de moto y ciclomotor en España



- Quinto año consecutivo donde se observa una reducción de las muertes por accidente de moto y ciclomotor en España (24,2% menos respecto a 2010 y un 45,7% menos respecto a 2008).
- Aún así, 8 de cada 10 muertos en este tipo de accidentes circulaba en una motocicleta.

La accidentalidad de moto y ciclomotor en España



- Por primera vez, la mortalidad en carretera en ciclomotor rompe la tendencia de los últimos años a la baja, muriendo 5 personas más que el año pasado. A pesar de esto, la mortalidad total para este medio de transporte se ha reducido un 10,8% respecto al año pasado.
- La mortalidad de moto tanto en carretera como en zona urbana disminuye de forma constante desde el 2008, reduciendo los muertos en un 38,9%.

10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor

Carretera	Provincia Inicial	Punto Inicial	Punto Final	Provincia Final	Longitud	Acc. Moto / Km	% Acc. Moto
CA-34	CADIZ	ENLACE A-7 (S.ROQUE)	P.Z.U. CAMPAMENTO	CADIZ	2,8	0,4	75%
SE-30	SEVILLA	SEVILLA (GOTA DE LECHE)	PUERTO OESTE	SEVILLA	12,6	0,3	57%
SE-30	SEVILLA	PUETO OESTE	VIADUCTO ITALICA	SEVILLA	9,8	0,3	43%
A-44	GRANADA	ENLACE CON A-92	FINAL VARIANTE DE GRANADA	GRANADA	23,1	0,3	51%
AC-11	A CORUÑA	FIN Z.U. A CORUÑA	ENLACE CON AC-12	A CORUÑA	2,1	0,3	25%
B-22	BARCELONA	INICIO E. C-32	FIN E. CASTELDEFELLS	BARCELONA	2,3	0,3	100%
N-125	ZARAGOZA	AEROPUERTO DE ZARAGOZA	CRUCE CON N-232	ZARAGOZA	6,1	0,3	71%
A-3	VALENCIA	ENLACE MANISES	ENLACE VALENCIA	VALENCIA	3,8	0,3	50%
A-7	GRANADA	ENLACE CASTELL DE FERRO E.	ENLACE CASTELL DE FERRO O.	GRANADA	2,9	0,2	67%
A-7	MALAGA	ENLACE AP-7 (TORREMOLINOS)	ENLACE AP-7 (A-45)	MALAGA	12,1	0,2	38%

- La ciudad de Sevilla, tiene 2 tramos continuos que pertenecen a la SE-30 dentro de los más peligrosos para este tipo de vehículo con una longitud de 22,4 Km.
- Los accidentes de moto y ciclomotor representan el 16,6% del total que se producen en la RCE, pero en estos tramos pueden llegar a representar hasta el 100% de los accidentes.
- El 50% (169) de todos los accidentes graves de moto y ciclomotor se localizan en sólo 1.814 Km. de red (7,4%), lo cual debería facilitar su prevención.
- 4 de los 10 tramos más peligrosos para los motociclistas se encuentran en Andalucía. Las CC.AA. de Madrid y Valencia cuentan con 2 tramos cada una.

- En los últimos 5 años, el número de kilómetros con riesgo elevado (rojo) o muy elevado (negro) de accidentalidad ha descendido del 13,5% al 3,6%.
- Si en el año 2009 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era el **triple** que el de una vía de alta capacidad, en 2013 esa probabilidad (aunque ha bajado notablemente), se multiplica por **cuatro**.
- Aún queda un total de 276 km de riesgo “muy elevado” repartido en 9 CCAA, es decir, un 1,1% de la red de carreteras analizada.
- La comunidad de Andalucía destaca por tener la mayoría de los peores tramos de accidentalidad de motocicleta de España, con 6 de los 10 tramos.

- La ciudad de Sevilla incluye, dentro de los tramos con más accidente de moto y ciclomotor, dos tramos consecutivos que discurren por la SE-30 entre Sevilla (Gota de Leche) y el Viaducto Itálica.
- El 50% (169) de todos los accidentes graves de moto y ciclomotor se localizan en sólo 1.814 Km. de red (7,4%), lo cual debería facilitar su prevención.
- Hay 13 carreteras españolas (2 menos que el año pasado) que contienen al menos un tramo negro. Sin embargo, sólo 4 de ellas acumulan el 50% de los km de riesgo “muy elevado”.
- Castilla y León es la CC. AA, con más kilómetros negros de España, los cuales se concentran sobre la N-621 y N-6 (63,3 km) a su paso por la provincia de León y la N-122 (25,2 km) a su paso por la provincia de Soria y Valladolid.
- El tramo de la A-7 ubicado en la provincia de Granada, a su paso por Castell de Ferro, se sitúa entre los 10 peores de España en riesgo total, y en accidentalidad de motos.

- Aunque en apenas unos años España ha dado un gran paso adelante, todavía quedan 887 Km (el 3,6% de la red) donde el riesgo es elevado o muy elevado.
- El RACC defiende que para converger con los países más avanzados en seguridad vial, ahora se deberían trabajar las siguientes líneas de actuación:
 1. **Priorizar la política de mantenimiento de carreteras**, centrando las inversiones de mejora en aquellos tramos que presentan mayor índice de siniestralidad.
 2. **Propiciar una mayor involucración de los gobiernos autonómicos y locales** en materia de seguridad vial. Con el tiempo, debería producirse una convergencia a la baja de las tasas de riesgo entre Comunidades Autónomas.
 3. **Fomentar una mayor uso de las tecnologías de seguridad (e-safety)** entre los conductores. La obligatoriedad de instalar de serie las nuevas tecnologías que salen al mercado para los turismos, son un reclamo importante que permite avanzar en este sentido (Ej: Control Electrónico de Estabilidad en los nuevos modelos de turismos que han salido al mercado en 2011).