

RACC

XII Estudio EuroRAP

Programa europeo de valoración de carreteras.

18 de diciembre de 2014



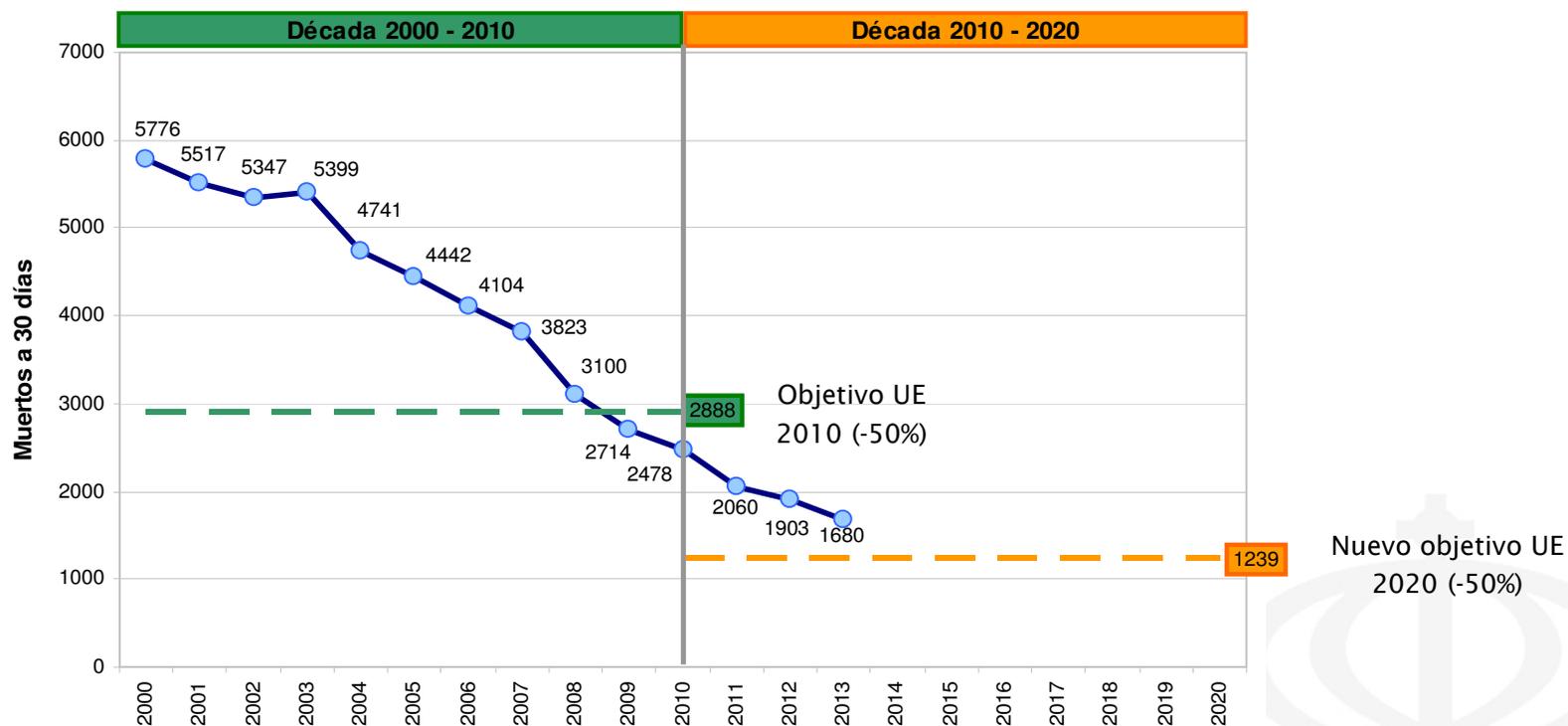
¿Qué es EuroRAP?

- 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?

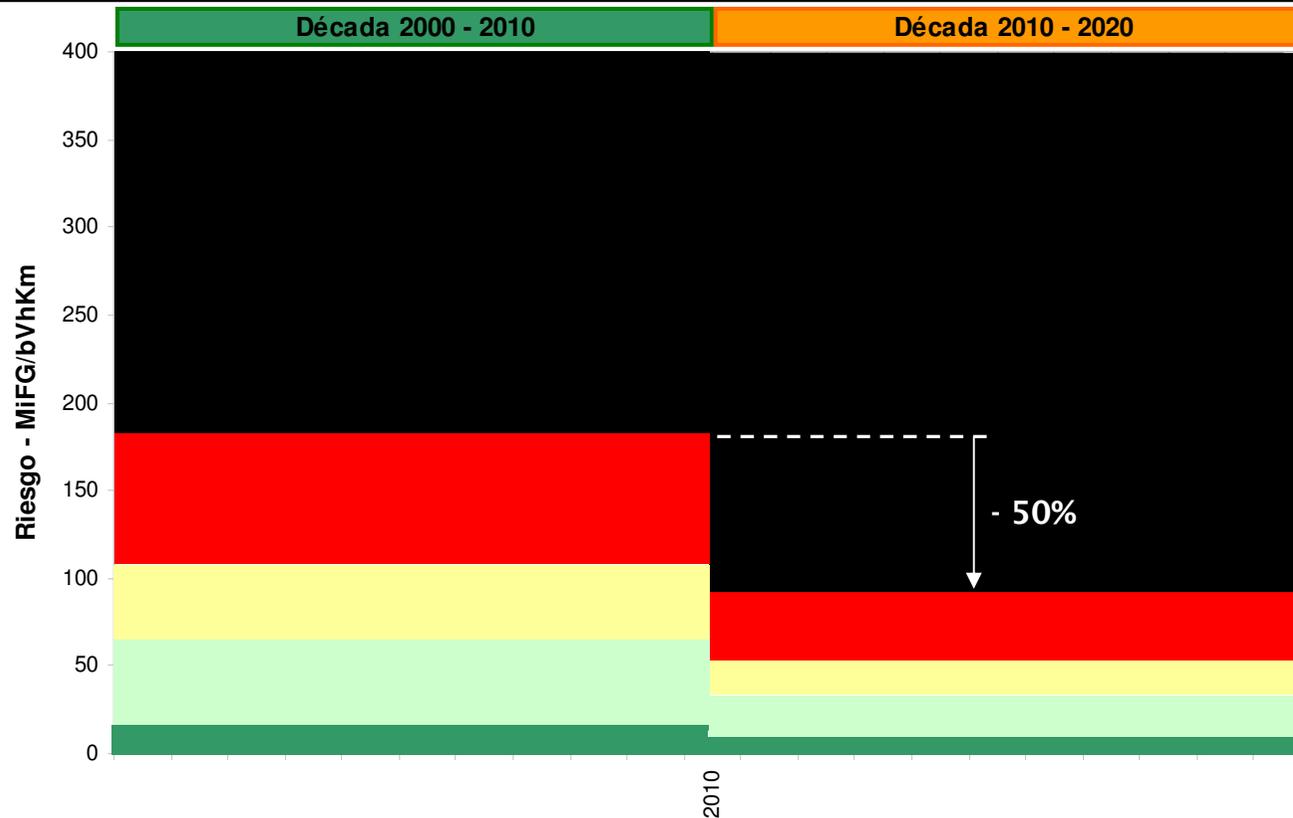
- España analiza la red viaria a través de EuroRAP desde el año 2003. Las administraciones y organismos españoles que participan son:
 - Ministerio de Fomento
 - Dirección General de Tráfico
 - Administración autonómica: Región de Murcia, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.
- La metodología ha sido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

Nuevo objetivo de la Unión Europea para el 2020



- Entre 2000 y 2010 la mortalidad en accidentes de tráfico en España se redujo un 57%, cumpliendo así con el objetivo marcado por la UE de reducción de los muertos en un 50%
- Para el año 2020 se ha establecido un nuevo objetivo Europeo, que implica que las muertes en España no superen un máximo de 1.239
- Hasta este año, (2010-2013), la reducción está siendo de un 32,2%

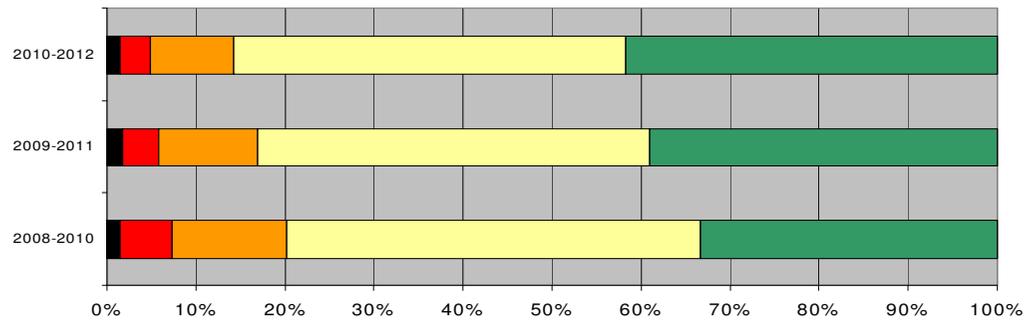
Nuevas bandas de riesgo EuroRAP 2020



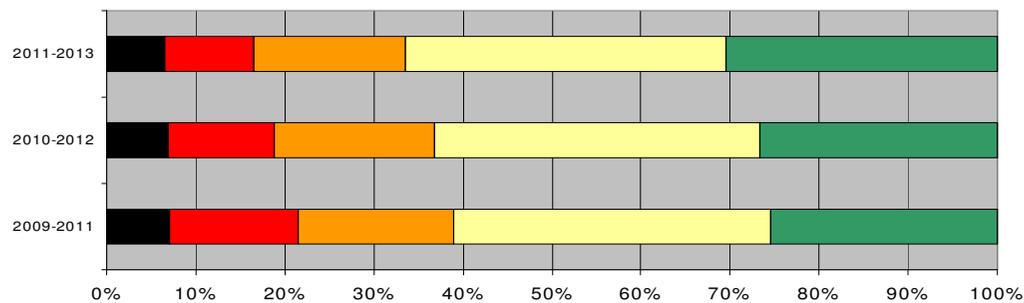
- A partir de este año EuroRAP traslada el objetivo 2020 a su indicador de medida y, por tanto, reduce a la mitad el baremo de las bandas de riesgo.
- Esta medida, nos permite redefinir el nivel de riesgo de acuerdo con los objetivos actuales, en vez de continuar midiendo el riesgo un baremo definido hace 14 años.

Nuevas bandas Vs. Antiguas bandas de riesgo

Evolución del riesgo en carretera (Baremo antiguo)



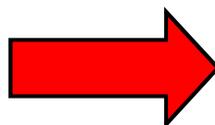
Evolución del riesgo en carretera (Baremo nuevo)



Fuente: EuroRAP

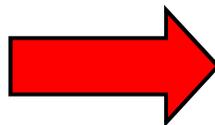
EuroRAP clasifica los tramos según dos variables

**RIESGO GENERAL
DE ACCIDENTE**



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

**COLECTIVO
MOTOS**



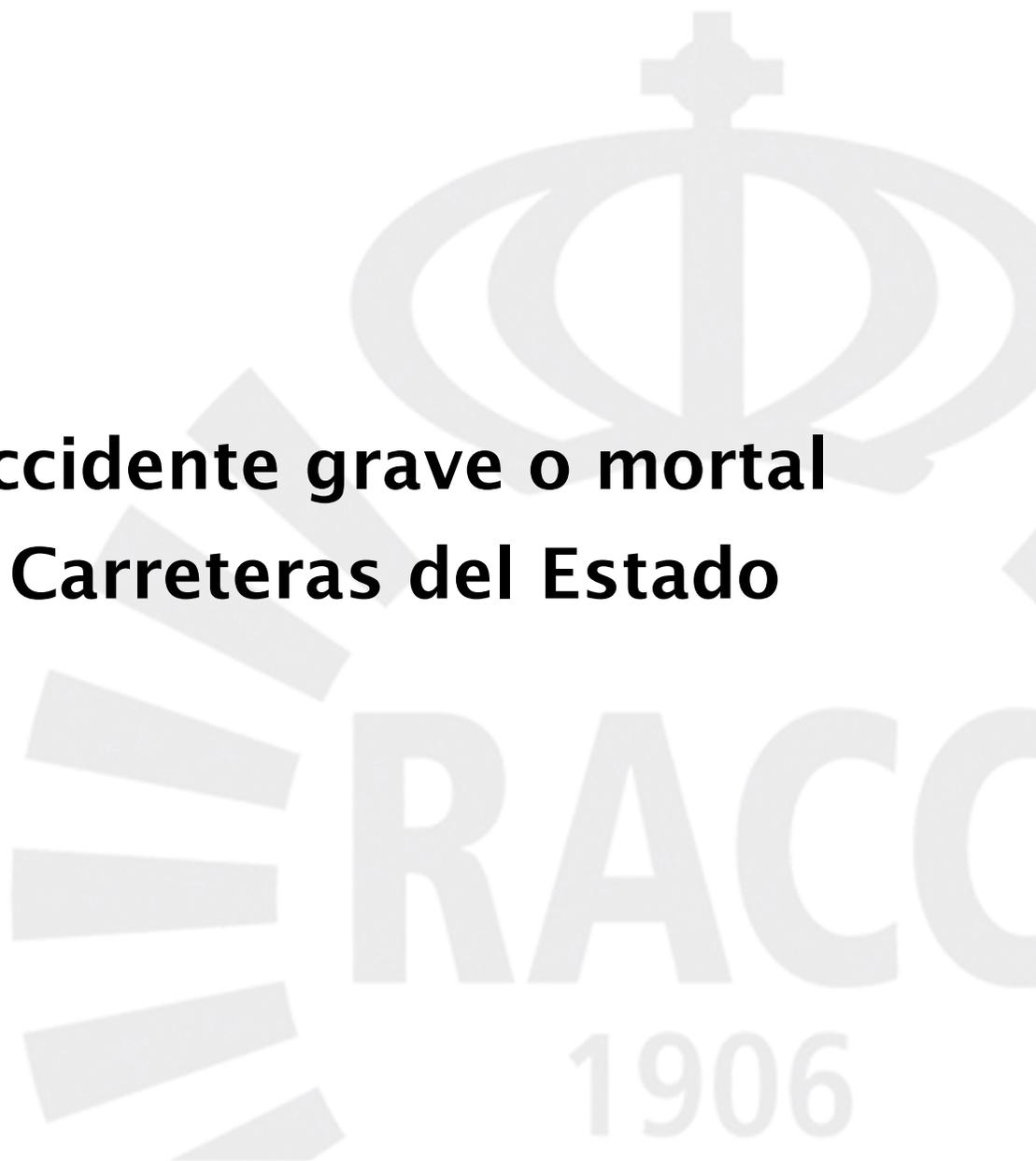
Zonas de concentración de accidentes de moto y ciclomotor. Donde se producen y concentran más los accidentes de este modo de transporte

¿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 (2011, 2012, 2013).
- 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.

RACC

**El riesgo de accidente grave o mortal
en la Red de Carreteras del Estado**



El riesgo de sufrir un accidente en España

- Se han estudiado, por 12º año, 1.374 tramos de la red vial española, que representan 24.647 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:

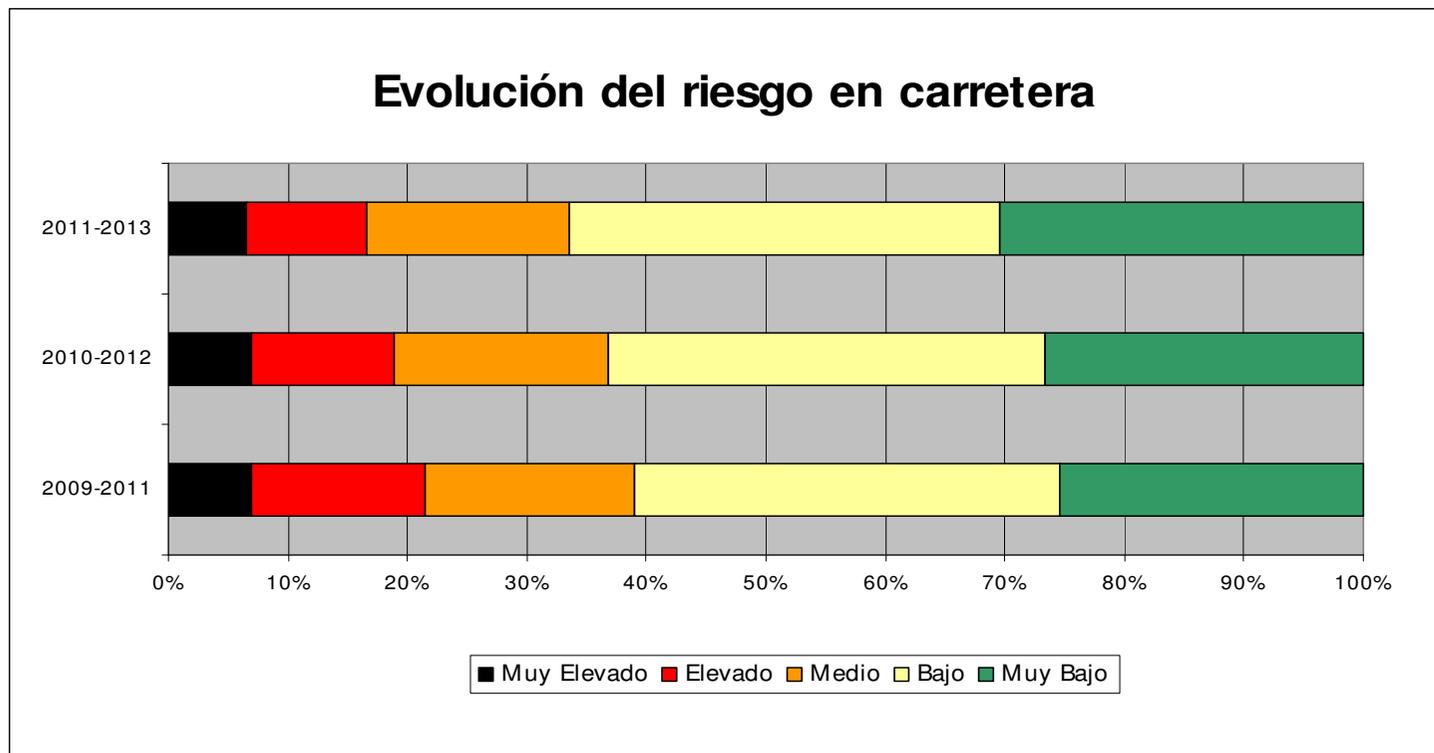
Muy Elevado	
Elevado	
Moderado	
Bajo	
Muy bajo	

Riesgo en las carreteras españolas

	Cantidad	% total
Muy elevado	1.279 km	5,2%
Elevado	2.669 km	10,8%
Moderado	4.143 km	16,8%
Bajo	10.380 km	42,1%
Muy bajo	6.176 km	25,1%

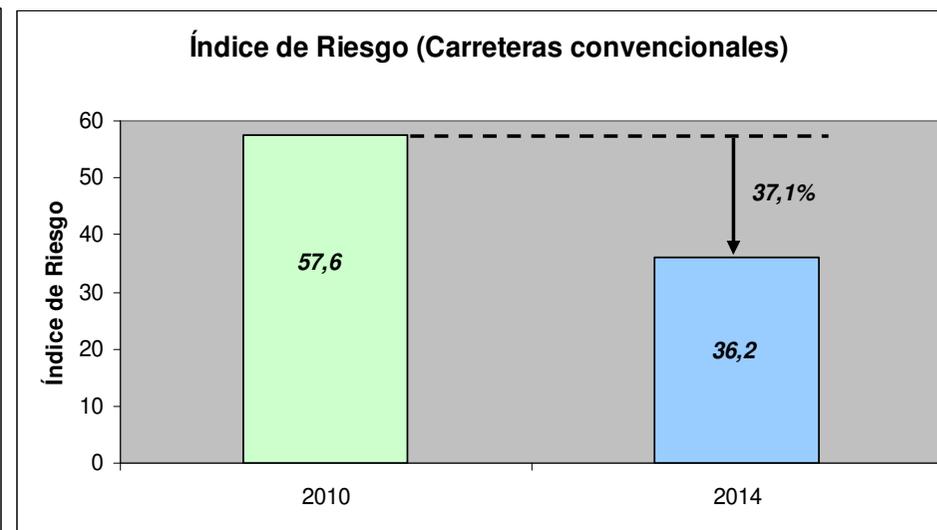
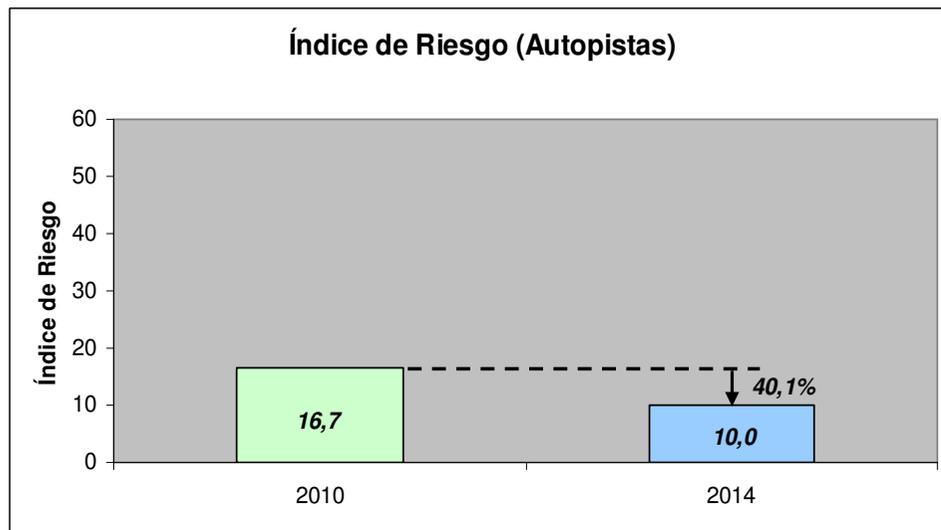
- El 16% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo “elevado” o “muy elevado” de sufrir un accidente grave o mortal (3.938 Km).





- En los últimos 3 años, el número de kilómetros con riesgo de accidentalidad elevado (rojo) o muy elevado (negro) ha descendido del 18,4% al 16%.
- Por otro lado, los kilómetros con riesgo muy bajo (verde) de accidentalidad han aumentado 6,4 puntos porcentuales, es decir, han pasado de ser un 18,6% hace 3 años a un 25,1% del total.

El riesgo según el tipo de vía



- En las autopistas se ha producido una reducción del riesgo de accidente mortal o grave del 40% respecto a 2010. Para las carreteras convencionales, esta reducción es del 37%.
- Actualmente en 2014, el riesgo de accidente mortal o grave en una vía convencional es el **cuádruple** respecto a una vía de alta capacidad.

Comunidades según su riesgo de accidentalidad

COMUNIDAD	% Kms Negros
CATALUNA	7,8%
CASTILLA Y LEÓN	6,5%
GALICIA	6,3%
ARAGÓN	6,1%
CANTABRIA	5,9%
ANDALUCIA	5,1%
CASTILLA LA MANCHA	4,8%
C. VALENCIANA	3,7%
EXTREMADURA	3,6%
LA RIOJA	2,7%
C. MADRID	1,5%
ASTURIAS	1,4%
C. MURCIA	0,0%
NAVARRA*	0,0%
PAIS VASCO*	0,0%

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

- Cataluña con 7,8% y Castilla y León con 6,5% son las que mayor proporción de Km. negros tienen en la Red Carreteras del Estado.
- En toda España los tramos de riesgo “muy elevado” son el 5,2% de la RCE.
- Por tanto, hay 5 CCAA con una proporción de tramos de riesgo muy elevado por encima de la media española.

10 provincias con más riesgo de accidentalidad

PROVINCIA	% Kms Negros
GIRONA	19,5%
GUADALAJARA	18,2%
SEVILLA	14,5%
PALENCIA	13,5%
HUESCA	12,4%
LLEIDA	10,2%
BURGOS	9,6%
HUELVA	9,3%
PONTEVEDRA	8,8%
OURENSE	8,1%

- Girona es la provincia española con mayor proporción de km de riesgo “muy elevado” respecto al total de km de la RCE existentes en la provincia.
- Las CC.AA. que más provincias tienen dentro del listado son: Cataluña, Andalucía, Galicia y Castilla y León con 2 cada una.
- Hay 6 provincias con el doble, triple o 4 veces más Km de riesgo “muy elevado” que la media de todo el país (5,2%).

Los 10 tramos con más riesgo de accidentalidad de España

Carretera	Provincia Inicial	Punto Inicial	Punto Final	Provincia Final	IMD	Longitud	Riesgo 2011-2013	Media Acc. Anuales
N-320	GUADALAJARA	PRINCIPIO Z.U. DE CASAR DE TALAMANCA	CRUCE CON M-103 A ALGETE	MADRID	3578	11,3		3,0
N-322	ALBACETE	CRUCE CON AB-630 A BALLESTERO	CRUCE CON AB-504 A SAN PEDRO	ALBACETE	2356	17,7		2,3
N-401	CIUDAD REAL	L.P. TOLEDO-CIUDAD REAL	PRINCIPIO VARIANTE DE MALAGÓN	CIUDAD REAL	2929	12,4		2,0
N-234	SORIA	PRINCIPIO Z.U. DE NVALENO	L.P. SORIA-BURGOS	SORIA	2393	10,2		1,3
N-122	SORIA	INTERSECCIÓN A CATALAÑAZOR	PRINCIPIO Z.U. DE VALDEALVILLO	SORIA	4035	9,2		2,0
N-432	GRANADA	PRINCIPIO Z.U. DE PINOS PUENTE	CRUCE CON C.V. A ATARFE	GRANADA	15350	6,9		5,3
N-230	LLEIDA	FINAL Z.U. DE VILALLER	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	2745	12,1		1,7
N-230	LLEIDA	PRINCIPIO Z.U. DE PONT DE SUERT	FINAL Z.U. DE VILALLER	LLEIDA	3496	10,5		1,7
N-435	BADAJOS	PRINCIPIO Z.U. DE ALMENDRAL	PRINCIPIO VARIANTE DE BARRACOTA	BADAJOS	2950	12,5		1,7
N-433	SEVILLA	PRINCIPIO Z.U. DE VALDEFLORES	PRINCIPIO Z.U. DE HIGUERA	HUELVA	2736	16,2		2,0

* Se han tenido en cuenta los tramos de IMD superior a 2.000 vehículos y una longitud >5km

- El tramo de mayor riesgo de accidente mortal o grave se encuentra en la N-320 entre (Casar de Talamanca) Guadalajara y termina en la Comunidad de Madrid.
- Los 10 tramos de mayor riesgo de España son carreteras nacionales de calzada única, y 9 con bajo volumen de tráfico.
- De los 3 tramos que aporta Castilla La Mancha al listado, 3 de ellos se encuentran en los primeros puestos (1 compartido con Madrid). Castilla y León, Cataluña y Andalucía aportan 2 tramos cada uno y Extremadura completa el listado con 1 tramo.

Carretera	Cantidad de km negros
N-260	105,2
N-630	88,4
N-234	87,9
N-120	71,6
N-204	67,6
N-330	60
N-122	57,3
N-621	52,9
N-620	50,4

- Hasta 45 carreteras españolas contienen al menos un tramo negro en su recorrido. Sin embargo, 9 de ellas acumulan el 50% (640 km) de los km de riesgo “muy elevado”.
- Los kilómetros de la carretera N-260 se encuentran concentrados en la provincia de Girona.
- Las carreteras N-260 (cornisa pirenaica), N-630 (ruta de la plata) y N-234 (Sagunto-Burgos) son las que tienen más kilómetros negros de toda la RCE.

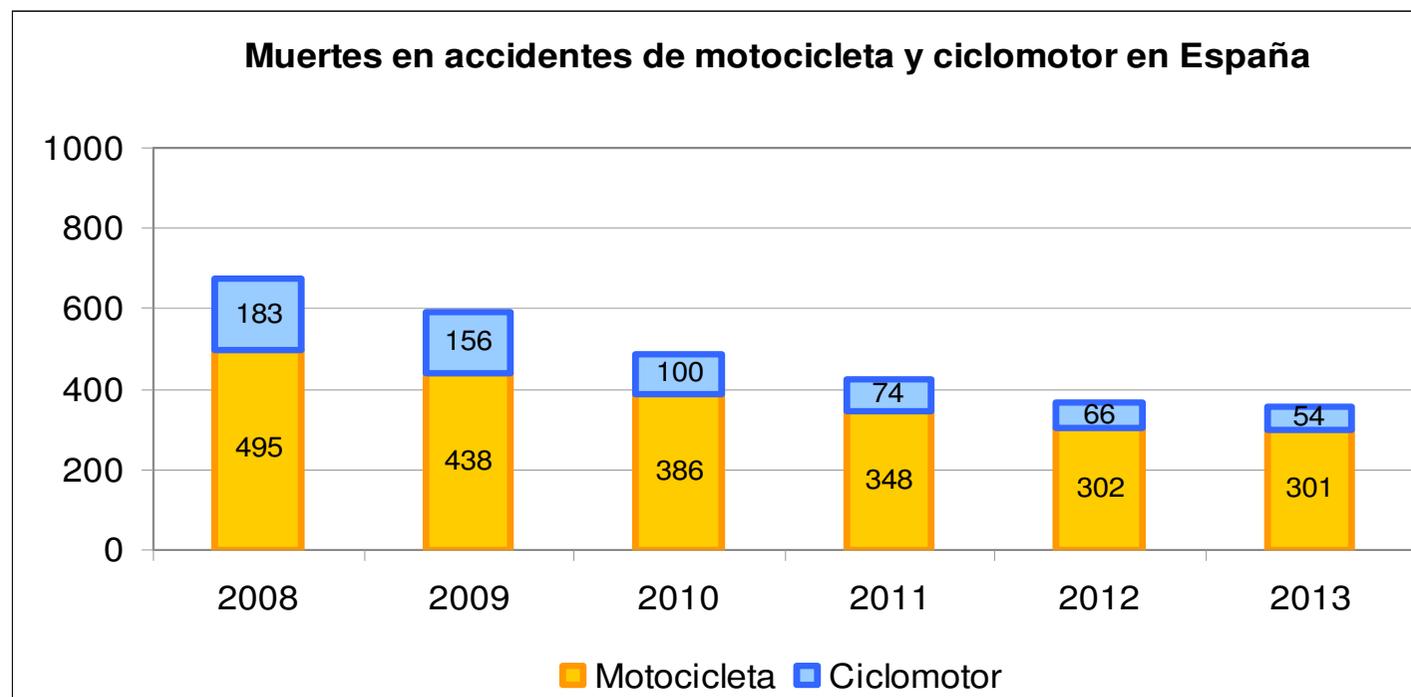
RACC

Concentración de accidentes

Moto y ciclomotor

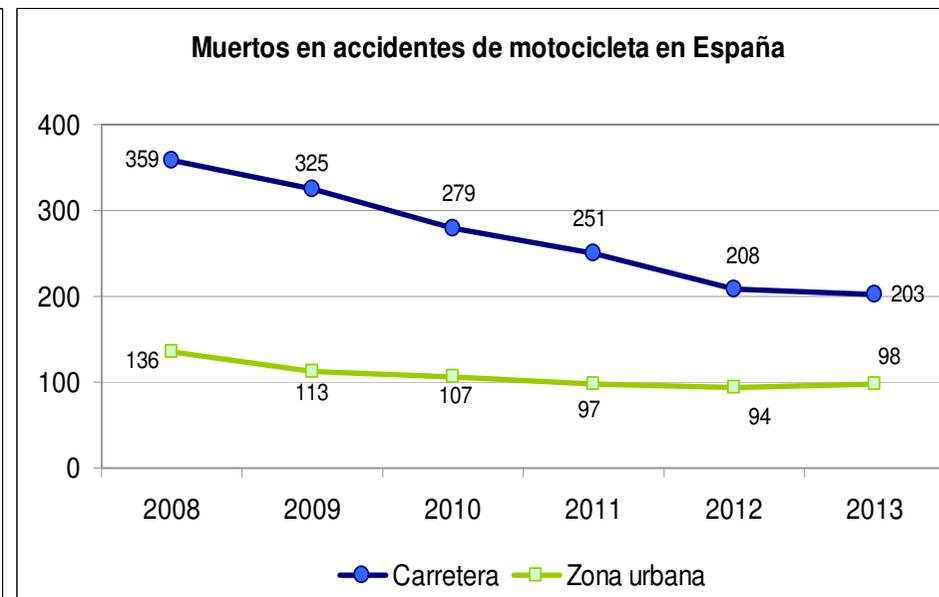
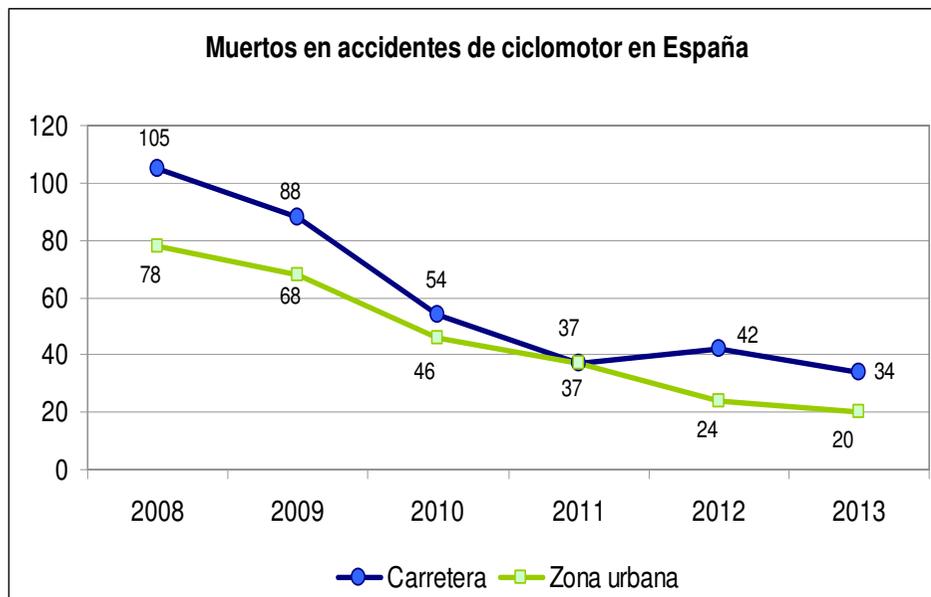


La accidentalidad de moto y ciclomotor en España



- A pesar de la significativa reducción de las muertes en accidente de moto y ciclomotor en España (27% menos respecto a 2010 y un 47,6% menos respecto a 2008), se detecta un estancamiento en los dos últimos años.

La accidentalidad de moto y ciclomotor en España



- El estancamiento es más notorio para las motocicletas en zona urbana, pero en carretera se empieza a vislumbrar esta dificultad de seguir bajando, tanto en ciclomotor como en motocicleta.
- En la RCE el 50% de todos los accidentes graves de moto y ciclomotor se localizan en tan sólo 1.712 Km. de red (6,9%), lo cual debería facilitar las políticas de actuación y prevención.

10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor

Carretera	Provincia Inicial	Punto Inicial	Punto Final	Provincia Final	Longitud	Acc. Moto / Km	% Acc. Moto
SE-30	SEVILLA	PUERTO OESTE	VIADUCTO ITALICA	SEVILLA	9,8	0,3	50%
A-2	BARCELONA	ENLACE CON B-23	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	6,5	0,3	60%
A-44	GRANADA	ENLACE CON A-92	FINAL VARIANTE DE GRANADA	GRANADA	23,1	0,3	48%
A-2	BARCELONA	ENLACE DE MARTORELL	ENLACE CON B-23	BARCELONA	18,5	0,2	41%
SE-30	SEVILLA	SEVILLA (GOTA DE LECHE)	PUERTO OESTE	SEVILLA	12,6	0,2	47%
B-30	BARCELONA	VALLDORREIX	BARBERÁ	BARCELONA	11,7	0,2	100%
A-3	MADRID	ENLACE CON M-30	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	MADRID	6,8	0,20	50%
N-550	A CORUÑA	CRUCE CON AC-11	FINAL Z.U. DE ALTAMIRA	A CORUÑA	9,8	0,17	42%
A-7	MÁLAGA	ENLACE CON AP-7 (TORREMOLINOS)	ENLACE CON AP-7 (A-45)	MÁLAGA	12,1	0,17	38%
A-1	MADRID	ENLACE CON M-40	FINAL VARIANTE DE ALCOBENDAS	MADRID	8,9	0,15	36%

* Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >5km

- La SE-30 en Sevilla mantiene por segundo año consecutivo 2 tramos (enlazados) entre los más peligrosos para este tipo de vehículo.
- Se trata en su mayoría de vías de alta capacidad en los accesos a las principales áreas metropolitanas (zonas periurbanas).
- 4 de los 10 tramos más peligrosos para los motociclistas se encuentran en Andalucía. Le siguen Cataluña (3), Madrid (2) y A Coruña (1).

- En los últimos 3 años, el número de kilómetros con riesgo “elevado” (rojo) o “muy elevado” (negro) de accidentalidad ha descendido del 18,4% al 16% en la Red de Carreteras del Estado (25.000 Km).
- El riesgo de tener un accidente en una carretera convencional es cuatro veces mayor que en una vía de alta capacidad.
- Quedan un total de 3.938 km de riesgo “elevado” o “muy elevado” (2.669 Km y 1.279 Km, respectivamente).
- El tramo de mayor riesgo de accidente grave o mortal de la Red de Carreteras del Estado se sitúa en la N-320 entre Casar de Talamanca (Guadalajara) y Talamanca de Jarama (C. Madrid)
- Las carreteras N-260 (cornisa pirenaica), N-630 (ruta de la plata) y N-234 (Sagunto-Burgos) son las que tienen más kilómetros negros de toda la RCE.

- Hay 45 carreteras españolas que contienen al menos un tramo negro. Sin embargo, sólo 9 de ellas acumulan el 50% (640 km) de los km de riesgo “muy elevado”.
- Cataluña, Castilla-León, Galicia y Aragón son las CCAA con mayor proporción de kilómetros negros en su RCE.
- El 50% de los accidentes graves y mortales en moto ocurren en tan sólo 1.712 Km de la RCE, lo cual debería facilitar las políticas de prevención.
- La SE-30 de Sevilla incluye por segundo año consecutivo, dentro de los tramos con más accidentes de moto y ciclomotor, dos tramos consecutivos (Gota de Leche) hasta Viaducto Itálica.

- En 2014 la progresión en la mejora de la seguridad vial, con toda probabilidad, va a estancarse por primera vez tras 10 años de descensos.
- El RACC defiende que para converger con los países más avanzados en seguridad vial, se deberían trabajar 3 nuevas líneas de actuación:
 1. **Introducir nuevas políticas de mantenimiento de carreteras**, a medida que disminuyen los accidentes mortales y con ellos los puntos negros, debe pasarse de una política de mantenimiento reactiva (arreglar puntos negros) a una política proactiva (dirigir el gasto a eliminar riesgos potenciales en la carretera).
 2. **Poner el énfasis en políticas de seguridad vial para la 3ª edad** El 29% de las muertes de tráfico corresponden a mayores de 65 años. Este nuevo paradigma va a acentuarse en el futuro y necesita de políticas concretas que lo aborden (frecuencia, requerimientos, medicaciones, etc).
 3. **Fomentar una mayor uso de las tecnologías de seguridad (e-safety)** Tecnologías con un gran potencial de salvar vidas como el sistema autónomo de frenado de emergencia (AEB) deben beneficiarse de ayudas a la compra como las tienen los vehículos más ecológicos (Plan PIVE).