

El 16% de los tramos de la RCE presentan un riesgo “elevado” o “muy elevado” de sufrir un accidente para los conductores

Cataluña, Castilla y León, y Galicia, las comunidades con mayor proporción de tramos negros de la Red de Carreteras del Estado

- *La N-320 entre Guadalajara y Madrid, la N-322 en Albacete y la N-401 en Ciudad Real cuentan con los tres tramos de mayor riesgo*
- *Los 10 tramos de mayor riesgo de España son carreteras nacionales de calzada única, y 9 con bajo volumen de tráfico*
- *4 de los 10 tramos más peligrosos para los motociclistas se encuentran en Andalucía. Le siguen Cataluña (3), Madrid (2) y A Coruña (1)*

18 de diciembre de 2014 - El RACC, junto con otros automóvil clubes europeos, miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), ha participado, por 12º año consecutivo, en la elaboración del **estudio de evaluación de carreteras EuroRAP** en España. EuroRAP es un consorcio europeo independiente que identifica los tramos de mayor riesgo accidentalidad grave o mortal de la red vial, relacionando la accidentalidad de un tramo concreto con su intensidad media diaria de tráfico (IMD).

Para realizarlo, EuroRAP ha adaptado la metodología de análisis que han creado los tres países líderes en seguridad vial de Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. De hecho, desde 2003 más de 70 países en todo el mundo la han aplicado para analizar sus carreteras, incluyendo todos los continentes.

Informar a los usuarios y a las administraciones públicas

Además de valorar la probabilidad de sufrir un accidente con muertos o heridos graves en un tramo de carretera, en función de la longitud del tramo y su intensidad de tráfico, EuroRAP muestra la concentración de accidentes de moto que se produce en las carreteras españolas, calculando los tramos de vía donde hay una concentración más elevada de accidentes por kilómetro.

El objetivo final del estudio, en definitiva, es que el usuario disponga de una guía del riesgo de la carretera por la que circula, para que pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía. También se intenta ir más allá, proporcionando a las administraciones la información necesaria para determinar las prioridades de actuación en la red vial y monitorizando el progreso en la mejora de la seguridad en carretera.

Este año, EuroRAP ha redefinido los 5 niveles de riesgo para adaptarlos al objetivo europeo de reducción del 50% la mortalidad por accidentalidad de tráfico para el 2020 y, por tanto, reduce a la mitad el baremo de las bandas de riesgo. Esta medida permite

redefinir el nivel de riesgo de acuerdo con los objetivos actuales, en vez de continuar midiendo el riesgo con baremos de hace 14 años.

Tramos viales estudiados

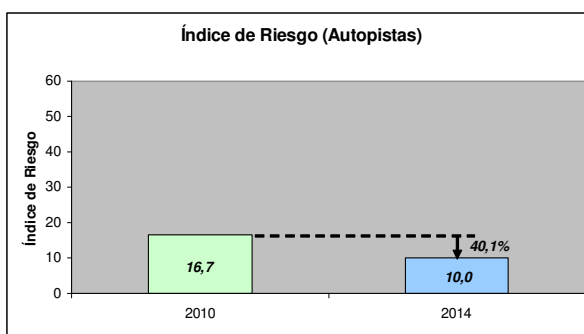
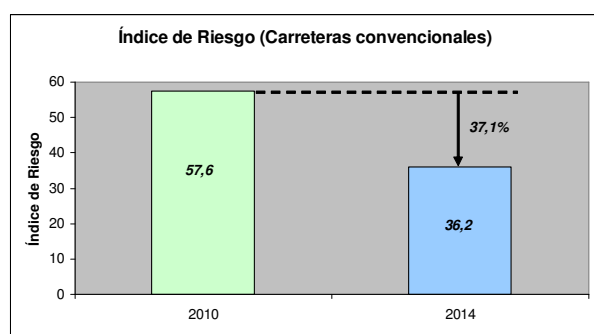
- Se han estudiado 1.374 tramos de la red vial española, que representan 24.647 Km. de la Red de Carreteras del Estado (RCE), que es la red dependiente del Ministerio de Fomento.
- La RCE representa el 15% de los kilómetros de carreteras españolas, pero por ella circula el 52% de la movilidad total por carretera de España. Esto representa la mitad de todos los kilómetros recorridos anualmente por el parque móvil de España (turismos, motos, camiones furgonetas) en carretera.
- Se han tenido en cuenta los accidentes de los tres últimos años: 2011, 2012 y 2013, para obtener una base estadística suficientemente sólida.

Los resultados del estudio EuroRAP 2014

	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)

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.

CCAA 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%
ANDALUCÍA	5,1%
CASTILLA LA MANCHA	4,8%
C. VALENCIANA	3,7%
EXTREMADURA	3,6%
LA RIJOA	2,7%
C. MADRID	1,5%
ASTURIAS	1,4%
C. MURCIA	0,0%
NAVARRA*	0,0%
PAÍS VASCO*	0,0%

** País Vasco y Navarra casi no cuentan prácticamente con Km de la Red de Carretera 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” que se sitúa por encima de la media española.

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 riesgo “muy elevado” que la media de todo el país (5,2%).

Los 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-604 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 NAVALENO	L.P. SORIA-BURGOS	SORIA	2393	10,2		1,3
N-122	SORIA	INTERSECCIÓN A CATALANAZOR	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

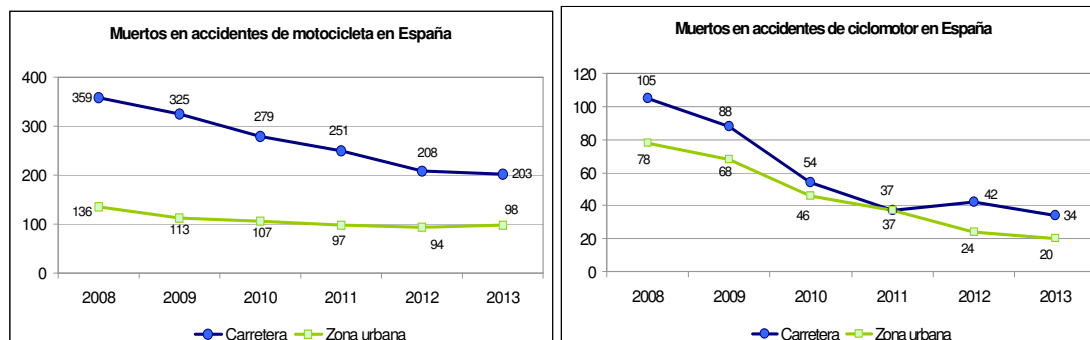
- El tramo de mayor riesgo de accidente mortal o grave se encuentra en la N-320 entre (Casar de Talamanca) Guadalajara y termina en la Comunidad de Madrid.
- Los 10 tramos de mayor riesgo de España son carreteras nacionales de calzada única, y 9 con bajo volumen de tráfico.
- De los 3 tramos que aporta 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.

Carreteras con más kilómetros negros en España

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.

La accidentalidad de motos y ciclomotores 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.

Los 10 tramos con más accidentes de motos 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	BARBERÀ	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).

Conclusiones

- 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, por encima de la media española.
- 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.

Situación actual y recomendaciones RACC

- 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 un 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).

El RACC

El RACC, con casi un millón de socios, es el mayor automóvil club de España, realiza servicios de asistencia mecánica, personal y médica urgente. Como entidad al servicio de la sociedad, impulsa la movilidad sostenible, la seguridad vial y el medio ambiente, y promueve el deporte del motor con la organización de tres pruebas para los mundiales: F1, Motociclismo y Rallies, y el apoyo constante al deporte base.