

Resultados del Estudio EuroRAP 2018

La Red de Carreteras del Estado tiene más de 3.000 km con riesgo elevado de accidente grave o mortal

- Huesca (52%), Teruel (43%), León (32%) y Lleida (31%) tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media española (12%).
- Por comunidades autónomas, encabezan la lista Aragón (35%), Cataluña (16%), Asturias (16%) y Galicia (15%).
- Las carreteras convencionales concentran los tramos más peligrosos. El 22% de estas vías de la Red de Carreteras del Estado (RCE) presenta un riesgo alto de sufrir un accidente grave o mortal.
- El tramo con mayor riesgo de España está en la N-642 en el municipio de Ribadeo, en Lugo, y tiene 8 km de longitud. Galicia tiene 3 tramos entre los 10 más peligrosos de España.
- Las víctimas mortales en motocicleta aumentaron un 33% entre 2014 y 2017. En las vías de acceso a Barcelona se encuentran 5 de los 10 tramos con más accidentes de moto de España.
- El RACC pide un nuevo impulso a la seguridad vial en España y reclama nuevas medidas que sean concretas y efectivas a corto y medio plazo.

Barcelona, 17 de diciembre de 2018.– El RACC ha presentado la 16a edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE).

Este estudio identifica, por un lado, los **tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal** en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos, y por otro, los **tramos con más concentración de accidentes**. Para elaborar el análisis, el RACC ha contado con la colaboración de otros clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), así como del Ministerio de Fomento, la Dirección General de Tráfico y las administraciones autonómicas de la Región de Murcia, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.

EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología, utilizada en más de 80 países, relaciona el número de accidentes graves y mortales que ha habido en los últimos 3 años en un tramo de carretera con su Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD). El estudio EuroRAP se publica cada año en España desde 2003 y evalúa más de 24.800 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal.

La presentación del estudio EuroRAP se enmarca en un contexto en el que el descenso de la accidentalidad en España no solo se ha estancado desde 2013, sino que incluso experimenta un repunte. Esta realidad aleja a España del cumplimiento del objetivo de la Unión Europea de reducir las víctimas mortales de tráfico en un 50% en la década 2010-2020 y pone de manifiesto la necesidad de dar un nuevo impulso a la seguridad vial a través de nuevas medidas concretas y efectivas a corto y medio plazo.

* Más información sobre EuroRAP en la última página.

Para más información: RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:    

Tramos viales estudiados:

- EuroRAP ha estudiado 1.382 tramos de la red vial española, que suman 24.866 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), la red dependiente del Ministerio de Fomento.
- Por los tramos analizados circula el 52% de la movilidad por carretera de España o, dicho de otro modo, en ellos se recorren más de la mitad de los kilómetros que anualmente hace el parque móvil del país por carretera.
- El análisis tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2015, 2016 y 2017). No incluye datos de accidentalidad de 2018.

RESULTADOS DEL ESTUDIO

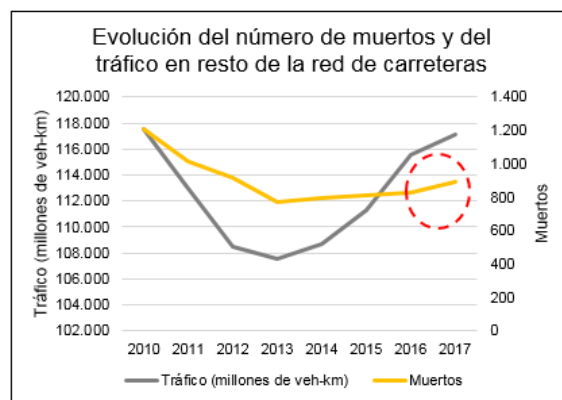
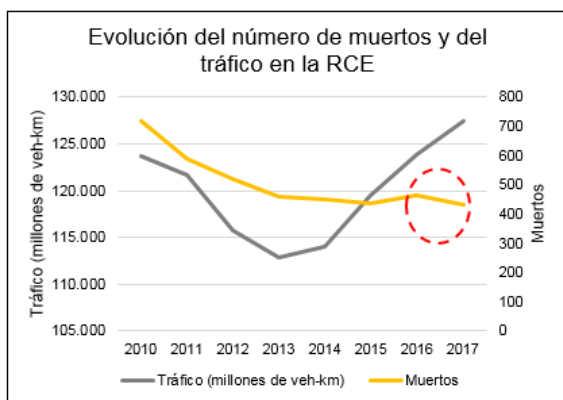
El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

Edición 2018		
	Cantidad	% total
Muy elevado	1.008 km	4,1%
Elevado	2.010 km	8,1%
Moderado	3.483 km	14,0%
Bajo	9.387 km	37,7%
Muy bajo	8.979 km	36,1%

Más de 3.000 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE) tienen un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ de accidente grave o mortal, lo que representa el 12,2% del total de kilómetros.

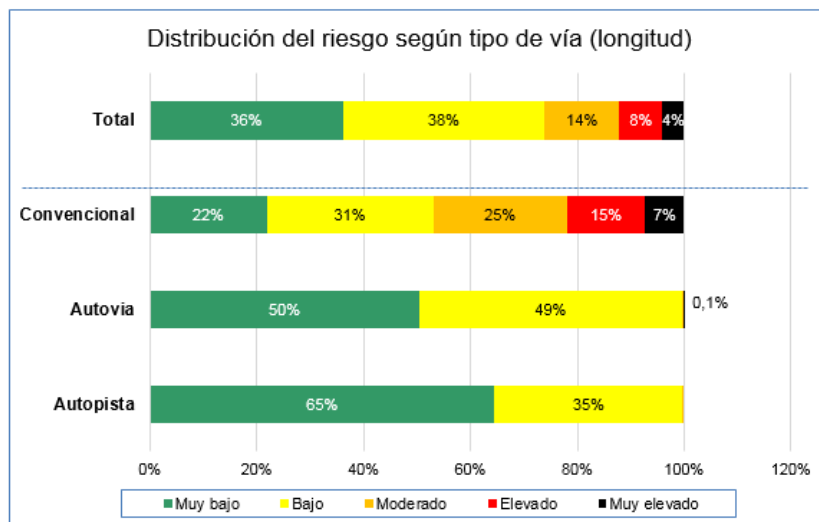
Esto supone un descenso significativo de 2,2 puntos porcentuales respecto al año anterior, después de tres ediciones del estudio en las que el riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’ se había estancado.

Evolución de la mortalidad y el volumen de tráfico



- El riesgo en la RCE ha disminuido gracias los datos del último año: en 2017 aumentó el tráfico pero al mismo tiempo disminuyó la mortalidad.
- En el resto de la red interurbana (titularidades autonómicas y diputaciones), no se produjo el mismo comportamiento, ya que las víctimas mortales aumentaron.

El riesgo según el tipo de vía



- El 22% de los kilómetros de las vías convencionales de calzada única tienen un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ de accidente.
- En cambio, las autopistas son las carreteras más seguras: el 65% de la red tiene un índice de riesgo de accidentalidad ‘muy bajo’.
- Las autovías también presentan un riesgo ‘muy bajo’ (50% de la red).

El nivel de riesgo según Comunidades Autónomas

Comunidad	% km Rojos + Negros
Aragón	35%
Cataluña	16%
Asturias	16%
Galicia	15%
Castilla y León	13%
MEDIA ESPAÑA	12%
Castilla-La Mancha	12%
Cantabria	10%
Andalucía	5%
Comunidad Valenciana	4%
Extremadura	3%
Madrid	2%
Murcia	1%
La Rioja	0%
Navarra*	0%
País Vasco*	0%

- Aragón con un 35%, seguida de Cataluña (16%) y Asturias (16%) son las Comunidades que mayor proporción de km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’ tienen en su Red de Carreteras del Estado.
- Por otro lado, La Rioja, es la única Comunidad Autónoma que no presenta tramos de elevado riesgo en su RCE, y 6 comunidades autónomas tienen menos de un 5%.

* País Vasco y Navarra prácticamente no tienen km de carreteras pertenecientes a la RCE.

Provincias con más riesgo de accidentalidad

Provincia	% km Rojos + Negros
HUESCA	52%
TERUEL	43%
LEÓN	32%
LLEIDA	31%
SALAMANCA	22%
OURENSE	21%
GUADALAJARA	20%
ZARAGOZA	18%
GIRONA	18%
CUENCA	17%
HUELVA	17%
LUGO	17%
BURGOS	16%
ASTURIAS	16%
ÁVILA	15%
MEDIA ESPAÑA	12%
A CORUÑA	11%
CIUDAD REAL	11%
PONTEVEDRA	10%
CANTABRIA	10%
VALENCIA	8%

- La clasificación de las 20 provincias con más riesgo sitúa a Huesca, de nuevo, como la provincia española con mayor proporción de km con riesgo 'elevado' o 'muy elevado', igual que el año anterior.
- Huesca, junto con Teruel, León y Lleida tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media española.
- Las comunidades autónomas con más provincias con carreteras de riesgo elevado son Aragón con sus 3 provincias, y Castilla-La Mancha, Castilla y León y Cataluña con 2 provincias cada una.

LOS TRAMOS CON MÁS RIESGO Y MAYOR CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

Los tramos con más riesgo de accidentalidad (2015-2017)

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2015-2017	Media Acc. Anuales
N-642	LUGO	CRUCE CON N-640	CRUCE CON N-634 (RIBADEO)	LUGO	8,2	2.740	Muy elevado	1,3
N-230	LLEIDA	FINAL Z.U. DE VILALLER	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	12,1	3.155	Muy elevado	2,0
N-260	GIRONA	FINAL Z.U. DE RIPOLL	CRUCE CON N-152	GIRONA	62,2	2.433	Muy elevado	7,7
N-541	PONTEVEDRA	PRINCIPIO Z.U. DE SACOS	CRUCE CON PO-224	PONTEVEDRA	11,8	3.908	Muy elevado	2,0
N-330	HUESCA	CRUCE CON HJ-322 A BOLTANA	PRINCIPIO VARIANTE ESTE DE SABINANIGO	HUESCA	11,7	2.637	Muy elevado	1,3
N-301	TOLEDO	PRINCIPIO Z.U. DE QUINTANAR DE LA ORDEN	L.P. TOLEDO-CUENCA	TOLEDO	13,2	2.969	Muy elevado	1,7
N-621	LEÓN	PRINCIPIO Z.U. DE CISTIerna	PRINCIPIO Z.U. DE VERDIAGO	LEÓN	10,8	2.296	Muy elevado	1,0
N-345	MURCIA	LA UNIÓN	PORTMAN	MURCIA	7,2	2.321	Muy elevado	0,7
N-640	LUGO	FINAL Z.U. DE MONTERROSO	L.P. LUGO-PONTEVEDRA	LUGO	10,5	3.228	Muy elevado	1,3
N-234	SORIA	PRINCIPIO Z.U. DE NAVALENO	L.P. SORIA-BURGOS	SORIA	10,2	2.507	Muy elevado	1,0

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos

Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior

- El tramo de carretera con más riesgo de accidente grave o mortal está en la N-642 en el municipio de Ribadeo, en la provincia de Lugo, y tiene una longitud de 8,2 km.
- Un año más, los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido de circulación.
- Galicia cuenta con 3 de los 10 tramos más peligrosos de la RCE, mientras que Cataluña y Castilla y León tienen 2 tramos cada una. El resto se encuentran en Aragón, Castilla-La Mancha y Murcia.

Para más información: RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

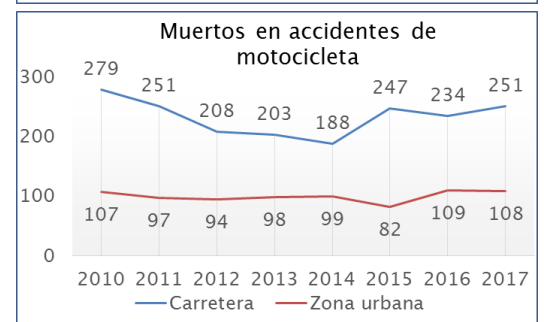
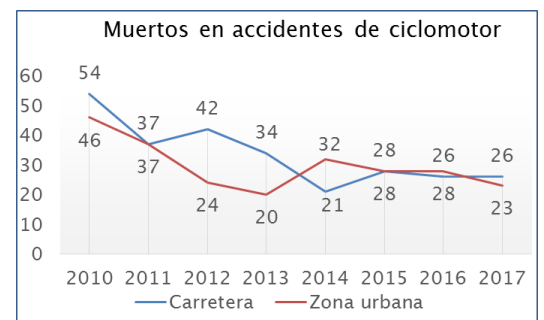
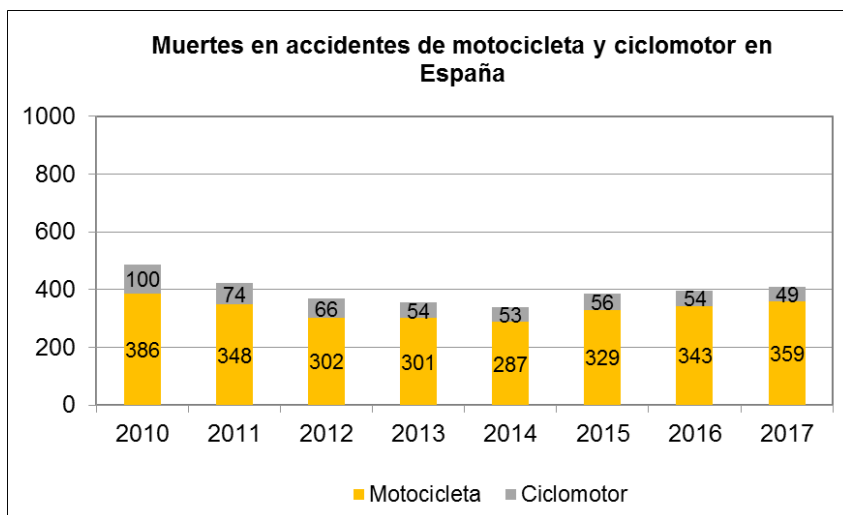
Síguenos en:    

Las 10 carreteras con más kilómetros de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’

Carretera	Cantidad de km negros y rojos
N-420	235,0
N-234	228,0
N-260	221,4
N-330	167,4
N-230	142,6
N-211	136,6
N-630	133,1
N-621	130,2
N-620	107,7
N-6	87,6

- En España, hay 59 carreteras que tienen al menos un tramo de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’. Sin embargo, hasta el 50% de los km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’ (1.502 km) se concentran en tan solo 9 carreteras.
- Los kilómetros más peligrosos de la N-420 se encuentran en las provincias de Ciudad Real, Cuenca, Teruel y Tarragona.

Análisis de la accidentalidad de moto y ciclomotor en España



- Por tercer año consecutivo aumentan las muertes por accidente de motocicleta y ciclomotor.
- Según el tipo de vehículo y de vía, la accidentalidad sigue una evolución diferente:
 - En carretera, la mortalidad de las motos ha aumentado notablemente: un 7,3% el último año, y un 33% entre 2014 y 2017. Las muertes en ciclomotor están estancadas.
 - En zona urbana, se percibe un estancamiento de la mejora desde hace años, en ambos tipos de vehículo.

Los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	Media Acc. Moto/km ▼	% Acc. Moto
A-7	MÁLAGA	FINAL AUTOVÍA	PRINCIPIO AUTOVÍA	MÁLAGA	5,1	0,46	64%
A-2	BARCELONA	ENLACE CON B-23	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	6,5	0,41	67%
M-14	MADRID	ENLACE CON M-40	ENLACE DE AEROPUERTO	MADRID	2,8	0,36	100%
AC-12	A CORUÑA	FINAL Z.U. DE A CORUÑA	PRINCIPIO Z.U. DE SAN PEDRO DE NOS	A CORUÑA	4,9	0,34	83%
B-20	BARCELONA	ENLACE DE SAN BOI	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	3,4	0,29	75%
V-31	VALENCIA	ENLACE CON CV-42	ENLACE CON V-30	VALENCIA	8,3	0,28	50%
B-23	BARCELONA	BARCELONA	ENLACE DE MOLINS	BARCELONA	15,5	0,28	72%
A-3	VALENCIA	ENLACE DE MANISES	ENLACE DE VALENCIA	VALENCIA	3,8	0,26	50%
B-30	BARCELONA	VALLDORREIX	BARBERÁ	BARCELONA	11,7	0,26	69%
A-2	BARCELONA	ENLACE DE MARTORELL	ENLACE CON B-23	BARCELONA	18,5	0,25	61%

Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >2km y con al menos un accidente grave anual de moto o ciclomotor.

Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior

- Los 10 tramos de España con más accidentes graves de motocicletas y ciclomotores están situados en accesos a áreas metropolitanas, siendo la A-7 en Málaga el de mayor concentración de accidentes por km.
- Los accesos metropolitanos de Barcelona concentran 5 de los 10 tramos con mayor accidentalidad de motos. Valencia es la segunda área metropolitana, con 2 tramos en la lista.
- Los accidentes de moto y ciclomotor representan el 22,7% del total de accidentes que se producen en la Red de Carreteras del Estado. Sin embargo, en los accesos metropolitanos pueden llegar a representar hasta el 100% de los accidentes que se producen, un 20% más que en la edición anterior de este estudio.
- El 50% de los accidentes graves de moto y ciclomotor tienen lugar en sólo 2.082 km de la red vial estatal (el 8,4% de la red). Esta concentración de los accidentes debería facilitar su prevención.

Los 10 tramos con más accidentes de vehículos pesados

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	Media Acc. Pesados/km ▼	% Acc. Pesados
A-1	BURGOS	CONDADO DE TREVIÑO	CONDADO DE TREVIÑO	BURGOS	7,4	0,18	80%
A-3	MADRID	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	PRINCIPIO VARIANTE DE ARGANDA	MADRID	11,3	0,18	38%
AP-2	HUESCA	ENLACE DE FRAGA	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	6,8	0,15	100%
N-1	BURGOS	PRINCIPIO Z.U. DE MONASTERIO	PRINCIPIO Z.U. DE PRADANOS	BURGOS	11,4	0,15	100%
N-301	TOLEDO	PRINCIPIO Z.U. DE QUINTANAR DE LA ORDEN	L.P. TOLEDO-CUENCA	TOLEDO	13,2	0,13	100%
N-340	TARRAGONA	ENLACE CON AP-7	ENLACE CON TV-3025 A L'AMETLLA DE MAR Y A-7	TARRAGONA	14,6	0,11	50%
N-340	CASTELLÓN	CRUCE CON CS-500 A PEÑISCOLA	PRINCIPIO Z.U. DE VINAROS	CASTELLON	11,7	0,11	67%
A-7	VALENCIA	ENLACE DE PUZOL	ENLACE CON A-3	VALENCIA	29,5	0,11	67%
VA-30	VALLADOLID	CONEXIÓN CON A-11	CONEXIÓN CON A-62	VALLADOLID	9	0,11	75%
N-344	ALBACETE	FINAL VARIANTE DE CAUDETE	CRUCE CON N-340	ALBACETE	15,8	0,11	63%

Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >2km y con al menos un accidente grave anual de vehículo pesado

Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior

- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados está en la A-1 en Burgos y transcurre por el Condado de Treviño.
- Los accidentes de vehículos pesados representan el 21,6% del total de accidentes graves que se producen en la Red de Carreteras del Estado. Sin embargo, en los tramos de esta lista pueden llegar a representar hasta el 100% de los accidentes.

- El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados tienen lugar en sólo 4.194 km de la red vial estatal (el 16,9% de la red). Esta concentración de los accidentes debería facilitar su prevención.
- En Castilla y León se hallan 3 de los 10 tramos con mayor accidentalidad de vehículos pesados por km, y 2 en Castilla-La Mancha.
- En esta clasificación, 2 tramos pertenecen a la carretera N-340.

CONCLUSIONES RACC

- El objetivo de la UE de reducir un 50% las muertes en la década 2010-2020 está lejos de cumplirse, puesto que, entre 2010 y 2017, la reducción ha sido de un 26%. Si bien la tendencia en los primeros años era la correcta, el descenso se ha estancado e incluso se experimenta un repunte.
- Respecto a la última edición del estudio, el número de kilómetros con riesgo de accidentalidad 'elevado' o 'muy elevado' se ha reducido del 14,4% al 12,2%, debido al descenso de accidentes graves en la RCE unido al incremento del tráfico.
- En España, todavía quedan un total de 3.018 km de riesgo 'elevado' o 'muy elevado', lo que representa el 12,2% del total de la Red de Carreteras del Estado.
- Las autopistas y las autovías son las vías más seguras: el 65% y el 50% de sus kilómetros, respectivamente, tienen riesgo 'muy bajo' de accidente grave o mortal.
- En cambio, las carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido, tienen un 22% de sus kilómetros con un índice de riesgo 'elevado' o 'muy elevado'.
- Aragón es la Comunidad Autónoma con mayor proporción de riesgo, con un 35% de sus tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado', muy por encima de la media española (12%).
- Hasta 4 provincias españolas (Huesca, Teruel, León y Lleida) tienen un porcentaje de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media nacional.
- 59 carreteras españolas contienen al menos un tramo de riesgo 'elevado' o 'muy elevado'. Sin embargo, el 50% (1.502 km) de los km de riesgo 'elevado' y 'muy elevado' se concentran en tan sólo 9 carreteras.
- Los 10 tramos con mayor concentración de accidentes de motocicletas están situados en grandes áreas metropolitanas, principalmente en Barcelona (5 tramos) y Valencia (2 tramos).
- El 50% de los accidentes graves de moto y ciclomotor se localizan en sólo 2.082 km de red (8,4% del total), lo cual debería facilitar su prevención.
- El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se localizan en sólo 4.194km de red (16,9% del total), lo cual debería facilitar su prevención.

RECOMENDACIONES RACC

- Es necesario dar un nuevo impulso a la seguridad vial en España. En este sentido, el RACC presentó en 2017 sus propuestas “20 medidas para 2020”. Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera:
 - Es necesario extender las inspecciones y auditorías de carreteras a toda la red. Estas auditorías se deben llevar a cabo a cargo de entidades independientes del titular de la vía, calificándolas por estrellas (de 1 a 5) en función de sus sistemas de seguridad (barreras, cruces seguros, protecciones para motociclistas, estado del firme, puentes, etc.).
 - El 80% del tráfico en las carreteras españolas debe circular por vías de 3 o más estrellas de seguridad, y para ello es necesario recuperar la inversión en mantenimiento y dotarse de un fondo extraordinario para la mejora de los sistemas de seguridad de las carreteras.
 - La desviación obligatoria del tráfico pesado que se ha aplicado en la N-340 en Tarragona y Castellón debe extenderse a más tramos de vías convencionales que transcurren en paralelo a autopistas de peaje, como la N-II en Aragón.
 - Es necesario realizar una actualización de la señalización de orientación, con mejoras específicas adaptadas a una población en envejecimiento, e incluir la velocidad permitida en la señalización de los radares, entre otras.

EuroRAP, un referente europeo

- EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) ha adaptado la metodología de análisis que han creado los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002, más de 25 países europeos la han aplicado para analizar 240.000 km de carreteras, y hasta 80 países de todo el mundo, incluyendo los Estados Unidos y Australia, han analizado sus redes viarias con los criterios de EuroRAP. En 2013, EuroRAP redefinió los límites de riesgo con el fin de alinearse con la meta de la UE de reducir un 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En España, EuroRAP analiza la distribución de la accidentalidad que se produce en la Red de Carreteras del Estado, identificando los tramos de vía donde hay una concentración más elevada de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también analiza la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por donde circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- EuroRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo que tiene un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red vial, en función de la intensidad de vehículos que circulan por ellos y de su longitud, utilizando datos de los últimos tres años (2015, 2016 y 2017). Por lo tanto, el presente estudio no contempla datos del 2018.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología EuroRAP una gran parte de las carreteras españolas, pero también de otros países de Europa y América Latina (Perú, Costa Rica, Chile, Argentina o Paraguay) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viarias a nivel internacional.