

## Resultados del estudio EuroRAP 2016

# **El 25% de las vías convencionales de la Red Carreteras del Estado (RCE) presentan niveles de riesgo altos o muy altos de accidentalidad para los conductores**

- ***El riesgo de accidente mortal o grave es 3,5 veces mayor en vías convencionales que en autovías o autopistas***
- ***6 de los 10 tramos más peligrosos para los vehículos pesados están en carreteras nacionales que van paralelas a autopistas de peaje o autovías***
- ***Por ello el RACC propone desviar los camiones a autovías o autopistas en 24 tramos de la RCE, ya que ello podría ayudar a reducir hasta 79 muertos y 214 heridos graves anuales de accidentes en las vías convencionales afectadas***
- ***El tramo donde más probabilidad tiene un conductor de sufrir un accidente se encuentra en la N-435, en la provincia de Badajoz***
- ***Las muertes por accidente de moto y ciclomotor en España vuelven a crecer después de 5 años consecutivos reduciéndose y localizándose el 50% de los accidentes graves en sólo 1.360 Km. de red (5,4%), lo cual debería facilitar su prevención.***

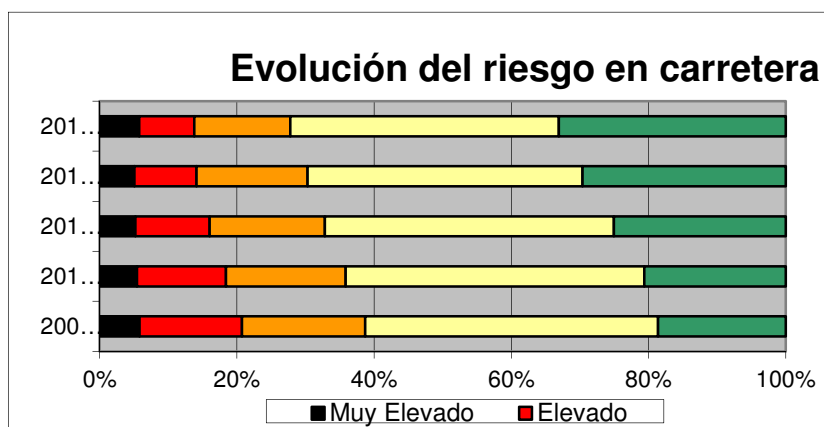
**20 de diciembre de 2016** - La XIV edición del **estudio de evaluación de carreteras EuroRAP** ha analizado un año más la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE). El estudio cuenta, desde 2003, con la participación del RACC, junto con otros automóvil clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Tráfico, y las administraciones autonómicas de Región de Murcia, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña. 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.

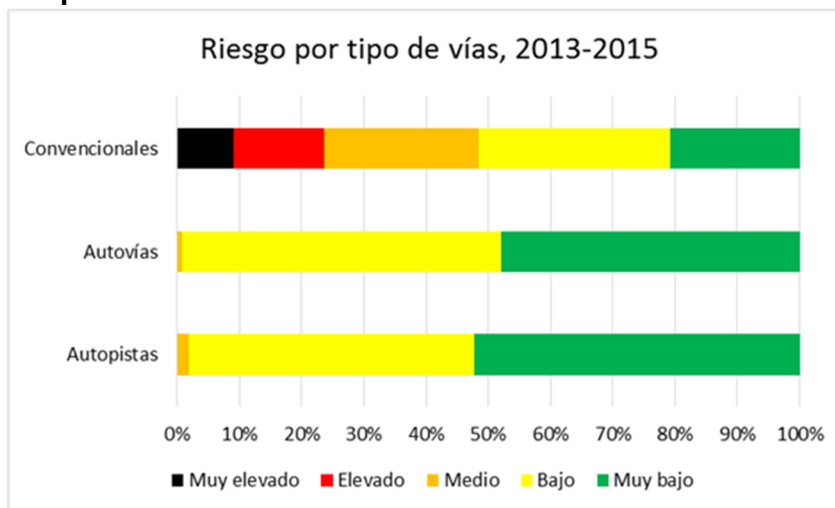
La presentación de los resultados se enmarca en un contexto en el que muy probablemente por primera vez desde 2003, este año el número de muertos en carretera en España será superior al del año anterior. De esta manera se consolidaría una tendencia observada desde hace 4 años de estancamiento en la reducción del número de muertos en accidentes de tráfico en España. A pesar de ello, España sigue ocupando un lugar destacado entre los países europeos con mejores registros de seguridad vial. Sólo Noruega, Suecia, Reino Unido, Suiza y Dinamarca tienen mejores cifras de accidentalidad.

## El riesgo de accidente en la RCE

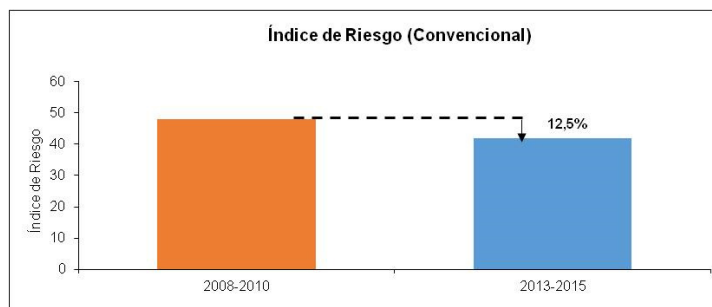
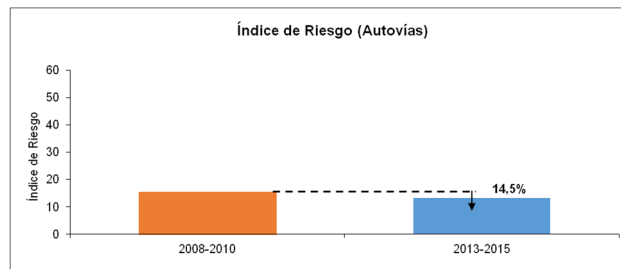
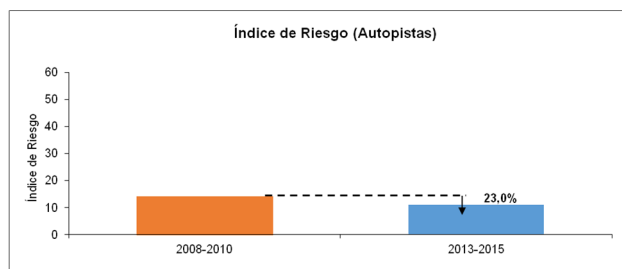
- El 13,1% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo elevado o muy elevado de sufrir un accidente para los conductores; 1,1 puntos porcentuales menos (242 km) que el año pasado.
- En las últimas 5 ediciones de EURORAP, el número de kilómetros con riesgo elevado (rojo) o muy elevado (negro) de accidentalidad ha descendido del 20,7% al 13,1%, tendiendo esa reducción a estabilizarse en los últimos años.



## El riesgo según el tipo de vía



Los tramos de riesgo muy elevado y elevado se localizan exclusivamente en vías convencionales, donde representan el 25% del total de kilómetros de estas vías. En autovías y autopistas el nivel de riesgo es casi en su totalidad bajo o muy bajo.



- El riesgo de accidente mortal o grave en la actualidad es 3,5 veces mayor en vías convencionales que en autovías o autopistas. Esta brecha ha tendido a crecer en los últimos años.

## Los 10 tramos con más riesgo de accidentalidad del RCE

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2013-2015	Media Acc. Anuales
N-435	BADAJOS	PRINCIPIO Z.U. DE ALMENDRAL	PRINCIPIO VARIANTE DE BARRACOTA	BADAJOS	12,5	2.844	Muy elevado	1,7
N-120	LUGO	ENLACE DE SEGUÍN (PRINCIPIO VÍA RÁPIDA)	ENLACE DE PENALVA	OURENSE	14,3	4.182	Muy elevado	2,7
N-630	ASTURIAS	CRUCE CON AU-66	L.P. OVIEDO-LEÓN	ASTURIAS	20,5	3.684	Muy elevado	3,3
N-547	A CORUÑA	PRINCIPIO Z.U. DE MELIDE	FINAL Z.U. DE BOENTE	A CORUÑA	7,5	4.092	Muy elevado	1,3
N-260	LLEIDA	L.P. GIRONA-LLEIDA	FINAL Z.U. DE MARTINET	LLEIDA	10,5	5.309	Muy elevado	2,3
N-629	BURGOS	FINAL Z.U. DE REVILLA	L.P. BURGOS-SANTANDER	BURGOS	14,3	2.919	Muy elevado	1,7
N-640	PONTEVEDRA	FINAL Z.U. DE CALDAS	VILLAGARCIA DE AROSA	PONTEVEDRA	12,1	9.357	Muy elevado	4,3
N-625	LEÓN	MANSILLA (CRUCE CON N-601)	FINAL Z.U. DE LA ALDEA	LEÓN	11,5	3.074	Muy elevado	1,3
N-260	GIRONA	FINAL Z.U. DE RIPOLL	CRUCE CON N-152	GIRONA	62,2	2.187	Muy elevado	5,0
N-230	LLEIDA	FINAL Z.U. DE VILALLER	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	12,1	3.006	Muy elevado	1,3

\*Se han tenido en cuenta los tramos de IMD superior a 2.000 vehículos y una longitud >5kms. En color gris tramos que ya estaban presentes en la edición anterior.

- El tramo donde más probabilidad tiene un conductor de sufrir un accidente se encuentra en la N-435 en la provincia de Badajoz.
- Dentro del listado de tramos más peligrosos de España todas son carreteras nacionales de calzada única, con dos carriles para la circulación. 5 de los 10 tramos ya estaban en esta misma tabla en la edición anterior.
- Galicia, Castilla y León y Cataluña aportan cada una un total de 3 tramos y Castilla y León 2, mientras que Extremadura y Asturias aportan un tramo cada una.

## Carreteras con más kilómetros negros y rojos

Carretera	Km rojos y negros	CC.AA
N-502	233,5	Castilla la Mancha, Extremadura, Castilla y León
N-260	231,9	Cataluña, Aragón
N-234	159,5	Aragón, Castilla y León, Valencia
N-330	137,3	Aragón, Castilla la Mancha
N-630	129,4	Andalucía, Castilla y León, Extremadura, Asturias
N-621	119,4	Castilla y León
N-120	119,1	Castilla y León, Galicia
N-620	107,4	Castilla y León
N-6	98,7	Madrid, Castilla y León, Galicia
N-435	95,7	Andalucía, Extremadura

- Hay 66 carreteras españolas que contienen al menos un tramo negro o rojo. Sin embargo, sólo 12 de ellas acumulan el 50% de los km de riesgo “elevado” y “muy elevado”.
- Los kilómetros de la carretera N-502 se encuentran concentrados en Badajoz, Ávila y Córdoba.
- Los kilómetros de la carretera N-260 se encuentran en las provincias de Girona, Lleida y Huesca entre Ripoll y Jaca.

## Provincias con mayor riesgo de accidentalidad

PROVINCIAS	% KM.rojos y negros
LLEIDA	29,4%
LEÓN	27,4%
HUESCA	23,7%
CASTELLÓN	22,5%
ÁVILA	22,3%
CANTABRIA	20,9%
GIRONA	20,2%
HUELVA	20,0%
SALAMANCA	19,3%
CUENCA	18,0%

- La clasificación de las provincias con más riesgo sitúa a Lleida como la provincia de España con mayor proporción de Kms. negros y rojos en la RCE
- León con casi 2 puntos porcentuales menos que Lleida es la segunda provincia con mayor riesgo en sus carreteras
- Castilla y León tiene 3 provincias en el listado y Catalunya 2.

## Comunidad autónoma según su riesgo de accidentalidad

COMUNIDAD	% KM.rojos y negros
Cantabria	20,9
Aragón	18,8
Castilla y León	15,6
Asturias	15,3
Castilla y la Mancha	15,1
Cataluña	14,8
Galicia	13,4
<b>España</b>	<b>13,1</b>
Extremadura	11,0
Comunidad Valenciana	7,1
Andalucía	10,5
Madrid	3,7
Murcia	1,3
La Rioja	0,0

\* País Vasco y Navarra casi no cuentan con Km de la Red de Carretera del Estado

- Cantabria, con un 20,9% y Aragón, con un 18,8% son las que mayor proporción de Km Negros y rojos tienen en su RCE.
- Entre todas las CCAA suman un total de 3.264 Km de riesgo “muy elevado” o “elevado”, es decir, un 13,1% de la red de carreteras analizada.
- Por otro lado, La Rioja es la única Comunidad Autónoma que no dispone de kilómetros negros y rojos en su red de carreteras.

## Accidentalidad de motos y ciclomotor

- Las muertes por accidente de moto y ciclomotor en España vuelven a crecer después de 5 años consecutivos reduciéndose. El incremento ha sido del 13,2% en 2015 respecto 2014, superando los registros también de 2013.
- Un 85% de los muertos en este tipo de accidentes circulaba en motocicleta y un 15% en ciclomotor. La moto ha sido la que proporcionalmente ha crecido más (un 15 % frente a un 6% el ciclomotor).
- La mortalidad en accidentes de ciclomotor se ha equiparado, incrementados los accidentes en zona urbana (33%) y disminuyendo ligeramente los accidentes en carretera (-13%).
- La mortalidad en carretera de las motocicletas ha aumentado en gran medida (31%), rompiendo la tendencia a la baja de los últimos años. En cambio la mortalidad en zona urbana ha decrecido, en menor medida (-17%).

## Los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor de la RCE

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	Acc. Moto/Km	%Acc.Motos
A-2	BARCELONA	ENLACE CON B-23	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	6,5	0,46	75%
B-20	BARCELONA	NUDO TRINIDAD	ENLACE CON C-32	BARCELONA	10,5	0,29	69%
SE-30	SEVILLA	PUETO OESTE	VIADUCTO ITALICA	SEVILLA	9,8	0,27	50%
A-2	BARCELONA	ENLACE DE MARTORELL	ENLACE CON B-23	BARCELONA	18,5	0,25	54%
A-3	MADRID	ENLACE CON M-30	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	MADRID	6,8	0,25	63%
B-23	BARCELONA	BARCELONA	ENLACE DE MOLINS	BARCELONA	15,5	0,22	71%
N-332	VALENCIA	PRINCIPIO VARIANTE DE GANDIA	FINAL VARIANTE DE GANDIA	VALENCIA	5,1	0,20	50%
A-7	MÁLAGA	FINAL AUTOVÍA	PRINCIPIO AUTOVÍA	MÁLAGA	5,1	0,20	60%
B-24	BARCELONA	ENLACE DE VALLIRANA	ENLACE CON A-2	BARCELONA	6,8	0,20	80%
V-31	VALENCIA	ENLACE DE SILLA	ENLACE CON CV-42	VALENCIA	5,7	0,18	33%

\*Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >5kms. En color gris tramos que ya estaban presentes en la edición anterior.

- Los accidentes de moto y ciclomotor representan el 16,5% de accidentes graves y mortales que se producen en la RCE estudiada, pero en algunos tramos pueden llegar a representar hasta el 80% de los accidentes.
- El 50% (113) de todos los accidentes graves de moto y ciclomotor se localizan en sólo 1.360 Km. de red (5,4%), lo cual debería facilitar su prevención.
- 5 de los 10 tramos más peligrosos para los motociclistas se encuentran en la región metropolitana de Barcelona. Le siguen Valencia (con 2) y otros accesos metropolitanos con 1: Madrid, Sevilla y Málaga.

## Accidentalidad de vehículos pesados

- El número de vehículos pesados implicados en accidentes mortales en vías interurbanas han crecido de forma importante desde 2013; su peso en el total de accidentes mortales ha aumentado así significativamente del 11% en 2012 al 14% en 2015.

## Los 10 tramos con más accidentes de vehículos pesados de la RCE

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud km	Acc. Pesados / km	%Acc. Pesados	*Nacionales con autopistas/autovías paralelas
N-340	CASTELLÓN	CRUCE CON CS-500 A PEÑISCOLA	PRINCIPIO Z.U. DE VINAROZ	CASTELLÓN	11,70	0,20	64%	sí
M-50	MADRID	ENLACE CON A-4	ENLACE CON A-42	MADRID	5,70	0,18	60%	
N-4	SEVILLA	FINAL Z.U. DE DOS HERMANAS	FINAL VARIANTE DE LOS PALACIOS	SEVILLA	13,50	0,12	42%	sí
N-122	BURGOS	PRINCIPIO Z.U. DE LA VID	PRINCIPIO Z.U. DE FRESNILLO	BURGOS	13,60	0,12	83%	sí
V-30	VALENCIA	PUERTO DE VALENCIA	QUART DE POBLET	VALENCIA	11,10	0,12	36%	
N-232	ZARAGOZA	ENLACE DE FIGUERUELAS	L.P. ZARAGOZA-NAVARRA	ZARAGOZA	27,80	0,12	83%	sí
A-7	VALENCIA	ENLACE DE PUZOL	ENLACE CON A-3	VALENCIA	29,50	0,11	56%	
N-120	LEÓN	FINAL Z.U. DE VIRGEN DEL CAMINO	PRINCIPIO Z.U. DE VILLADANGOS	LEÓN	12,10	0,11	67%	sí
N-340	CASTELLÓN	PRINCIPIO Z.U. DE VINAROZ	PRINCIPIO VARIANTE DE SAN CARLES DE LA RAPITA	TARRAGONA	15,50	0,11	56%	sí
N-344	ALBACETE	FINAL VARIANTE DE CAUDETE	CRUCE CON N-340	VALENCIA	15,80	0,11	83%	

\*Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >5kms. En color gris tramos que ya estaban presentes en la edición anterior.

- La N-340 aporta dos tramos a esta lista; el resto está repartido entre otras carreteras, principalmente nacionales.
- Los accidentes de vehículos pesados representan el 20% del total que se producen en la RCE, pero en estos tramos pueden llegar a representar hasta el 83% de los accidentes.
- El 50% (148) de todos los accidentes graves de vehículos pesados se localizan en sólo 2.461 Km. de red (9,9%), lo cual debería facilitar su prevención.
- 4 de los 10 tramos más peligrosos para los vehículos pesados se encuentran en la Comunidad Valenciana. Castilla y León aporta 2. El resto se encuentra repartida entre Madrid, Andalucía, Aragón y Castilla-La Mancha.
- 6 de los 10 tramos más peligrosos para los vehículos pesados están en carreteras nacionales que van paralelas a autopistas de peaje o autovías.
- Un estudio del RACC de 2015 demostró que el trasvase de camiones desde las carreteras convencionales a las vías de alta capacidad (autovías y autopistas) que van paralelas a las mismas podría suponer una reducción de hasta 79 muertos al año por accidentes en esas vías convencionales.

## **CONCLUSIONES RACC**

1. Muy probablemente por primera vez desde 2003, este año el número de muertos en carretera en España será superior al del año anterior. Ello consolidará una tendencia que se observa desde hace 4 años de estancamiento en la reducción del número de muertos en accidentes de tráfico en nuestro país.
2. A pesar de ello, España seguirá ocupando un lugar destacado entre países europeos con mejores registros de seguridad vial. Sólo Noruega, Suecia, Reino Unido, Suiza y Dinamarca tienen mejores cifras de accidentalidad que España.
3. En 2015 un 13% de la RCE presentaba un nivel de riesgo de accidente elevado o muy elevado. Este porcentaje es 8 puntos inferior al que existía en 2010, pero la reducción ha tendido a estabilizarse en los últimos años.
4. Los tramos de riesgo muy elevado y elevado se localizan exclusivamente en vías convencionales, donde representan el 25% del total de kilómetros de estas vías. En autovías y autopistas el nivel de riesgo es casi en su totalidad bajo o muy bajo.
5. Ello supone que en 2015 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era 3 veces mayor que en una autopista o en una autovía.
6. Las muertes por accidente de moto y ciclomotor en España vuelven a crecer después de 5 años consecutivos reduciéndose. El incremento ha sido del 13,2% en 2015 respecto 2014, superando los registros también de 2013.
7. La mitad de los 10 tramos más peligrosos para los motociclistas se encuentran en la región metropolitana de Barcelona.
8. El número de vehículos pesados implicados en accidentes mortales en vías interurbanas ha crecido de forma importante desde 2013; su peso en el total de accidentes mortales ha aumentado así significativamente del 11% en 2012 al 14% en 2015.

9. Seis de los tramos con mayor concentración de accidentes con vehículos pesados en 2015 son tramos que discurren paralelos a vías de gran capacidad, ya sean autopistas o autovías.
10. En el conjunto de España hay cerca de 1.800 Km en los cuales una carretera convencional discurre en paralelo a una autopista o autovía.
11. Un estudio del RACC del año 2015 (demostró que el trasvase de camiones desde esas carreteras convencionales a las vías de gran capacidad que van paralelas a las mismas podría suponer una reducción de hasta 79 muertos y 214 heridos graves al año por accidentes en esas vías convencionales. Además con esta medida se podría ahorrar 11,5 millones de € en combustible y 72 millones de € en tiempo recorrido, lo que supondría un beneficio importante para los camioneros afectados.

[http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69278\\_Dossier\\_DesvioVehiculosPesados.pdf](http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69278_Dossier_DesvioVehiculosPesados.pdf)

### **Tramos viales estudiados**

- Se han analizado 1.387 tramos de la red vial española, que representan 24.805 Km. de la Red de Carreteras del Estado (RCE), que es la red dependiente del Ministerio de Fomento.
- Por ella circula el 48% de la movilidad total por carretera de España. Esto representa aproximadamente 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: 2013, 2014 y 2015, para obtener una base estadística suficientemente sólida.

### **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, así como la concentración de accidentes de vehículos pesados, 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.

En este contexto, se recoge el nuevo objetivo marcado por la UE de reducción de los fallecidos en un 50% para el 2020, lo que conlleva que España no puede superar el máximo permitido de 865 víctimas mortales por accidente de tráfico en carretera.