

Resultados del Estudio EuroRAP 2017

Aragón y Cantabria son las comunidades con mayor proporción de kilómetros de carretera peligrosos

- *Los 10 tramos más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado están en carreteras nacionales de un carril por sentido*
- *El tramo con mayor riesgo se encuentra en la N-120 entre Segúin (Lugo) y Penalba (Ourense).*
- *El riesgo de sufrir un accidente grave en una carretera convencional es cuatro veces mayor que en las autopistas o autovías*

Barcelona, 14 de diciembre de 2017.– La 15ª edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP ha analizado un año más la accidentalidad en la red vial estatal. El RACC, junto con otros automóvil clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), ha identificado los tramos de mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal de la Red de Carreteras del Estado.

EuroRAP es un consorcio europeo que relaciona la accidentalidad (fallecidos y heridos graves) que se da en un tramo concreto de carretera con su intensidad media de tráfico diaria (IMD). El estudio persigue la mejora de la seguridad vial en carretera y en España se publica cada año desde 2003.

Tramos viales estudiados

- EuroRAP ha estudiado 1.389 tramos de la red vial española, que suman 24.898 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), la red dependiente del Ministerio de Fomento.
- En la red analizada por EuroRAP circula el 51% de la movilidad por carretera de España o, dicho de otro modo, en ella se recorren la mitad de los kilómetros que anualmente hace el parque móvil de España en carretera.

RESULTADOS DEL ESTUDIO

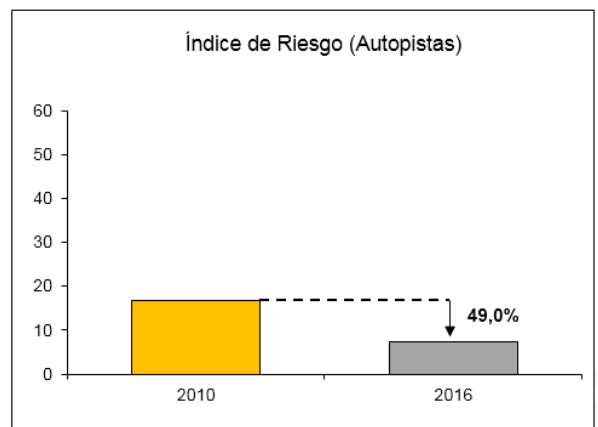
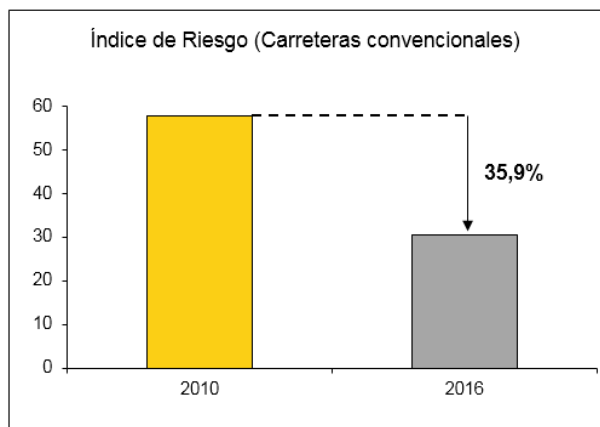
El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

	Cantidad	% total
Muy elevado	1.101 km	4,4%
Elevado	2.494 km	10,0%
Moderado	3.362 km	13,5%
Bajo	9.185 km	36,9%
Muy bajo	8.756 km	35,2%

El 14,4% de los kilómetros de la Red de Carreteras del Estado (RCE) tienen un riesgo “elevado o “muy elevado” de sufrir un accidente grave o mortal, lo que representa 1,3 puntos porcentuales más que en la edición anterior del estudio y rompe la tendencia bajista de los últimos 5 años. La reducción de los km de riesgo “elevado” y “muy elevado” se ha estancado en los 2 últimos años.

Los tramos se clasifican por colores según el nivel de riesgo de sufrir un accidente. El negro corresponde a riesgo “muy elevado” y el verde a “muy bajo”.

El riesgo según el tipo de vía



- Del 2010 al 2016, el riesgo de tener un accidente grave o mortal en las autopistas se ha reducido un 49%. En cambio, en las carreteras convencionales la reducción del riesgo sólo ha alcanzado el 35,9%.
- A pesar de que el riesgo ha disminuido en todas las vías, se han incrementado las diferencias entre las carreteras convencionales y las autopistas: si en 2010 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era del triple (3,6) que en una vía de alta capacidad, en 2016 esa probabilidad se multiplica por cuatro (4,1).

El nivel de riesgo según Comunidades Autónomas

Comunidad	% km Rojos + Negros
ARAGÓN	23%
CANTABRIA	21%
ASTURIAS	18%
CASTILLA Y LEÓN	18%
GALICIA	18%
CATALUÑA	16%
ESPAÑA (media)	14,4%
CASTILLA-LA MANCHA	14%
EXTREMADURA	12%
ANDALUCÍA	11%
MADRID	7%
COMUNIDAD VALENCIANA	6%
MURCIA	1%
LA RIOJA	0%
NAVARRA	0%
PAÍS VASCO	0%

- Galicia con un 23% y Cantabria con un 21% son las Comunidades que tienen mayor proporción de km negros y rojos en su red de carreteras dependiente del Estado.
- En total, en España hay 3.595 km con un riesgo “elevado” o “muy elevado”, lo que representa el 14,4% de toda la red analizada.
- La Rioja es la única Comunidad Autónoma que no tiene kilómetros negros ni rojos en su red.

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

Provincias con más riesgo de accidentalidad

Provincia	%Kms Rojos + Negros
HUESCA	39%
LLEIDA	37%
LEÓN	31%
BURGOS	29%
CANTABRIA	21%
OURENSE	21%
BADAJOS	20%
ALBACETE	20%
CUENCA	20%
SALAMANCA	19%
TERUEL	19%
CÓRDOBA	19%
HUELVA	19%
ASTURIAS	18%
PONTEVEDRA	17%
LUGO	17%
ÁVILA	17%
ZARAGOZA	16%
GIRONA	16%
A CORUÑA	15%

- La clasificación de las 20 provincias con más riesgo sitúa a Huesca como la provincia española con mayor proporción de km de riesgo “elevado” y “muy elevado”.
- Junto con Huesca, Lleida, León y Burgos tienen una proporción de tramos de riesgo “elevado” o “muy elevado” superior al doble de la media española.
- Las comunidades autónomas que tienen más provincias dentro del listado Top10 son: Castilla y León (con León, Burgos y Salamanca) y Castilla La Mancha (con Albacete y Cuenca).

Los tramos con más riesgo de accidentalidad de España

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2014-2016 ▼	Media Acc. Anuales
N-120	LUGO	ENLACE DE SEGÚN (PRINCIPIO VÍA RÁPIDA)	ENLACE DE PENALBA	OURENSE	14,3	4.244	Muy elevado	3,0
N-260	GIRONA	FINAL Z.U. DE RIPOLL	CRUCE CON N-152	GIRONA	62,2	2.313	Muy elevado	7,0
N-330	HUESCA	PRINCIPIO VARIANTE ESTE DE SABIÑANIGO	PRINCIPIO VARIANTE DE JACA	HUESCA	18,8	2.733	Muy elevado	2,3
N-541	PONTEVEDRA	PRINCIPIO Z.U. DE SACOS	CRUCE CON PO-224	PONTEVEDRA	11,8	3.853	Muy elevado	2,0
N-642	LUGO	CRUCE CON N-640	CRUCE CON N-634 (RIBADEO)	LUGO	8,2	2.789	Muy elevado	1,0
N-629	BURGOS	FINAL Z.U. DE REVILLA	L.P. BURGOS-SANTANDER	BURGOS	14,3	2.753	Muy elevado	1,7
N-234	SORIA	PRINCIPIO Z.U. DE NAVALENO	L.P. SORIA-BURGOS	SORIA	10,2	2.431	Muy elevado	1,0
N-122	SORIA	L.P. ZARAGOZA-BURGOS	PRINCIPIO Z.U. DE AGREDA	SORIA	7,8	2.141	Muy elevado	0,7
N-630	ASTURIAS	CRUCE CON AU-66	L.P. OVIEDO-LEÓN	ASTURIAS	20,5	3.780	Muy elevado	3,0
N-432	BADAJOS	PRINCIPIO VARIANTE DE AZUAGA	PRINCIPIO VARIANTE DE GRANJA TORREHERMOSA	BADAJOS	10,7	2.504	Muy elevado	1,0

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

IMD= Intensidad Media Diaria de circulación

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

*Nota: Este informe y todas las tablas incluidas en él sólo contemplan tramos de la Red de Carreteras del Estado, la red dependiente del Ministerio de Fomento, y no incluyen vías que sean titularidad de otras administraciones.

- El tramo de carretera con más riesgo de sufrir un accidente grave o mortal se encuentra en la N-120, entre Según (Lugo) y Penalba (Ourense).
- Los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única y un carril por sentido.
- Galicia y Castilla y León tienen 3 tramos cada una entre los más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado.

Las 10 carreteras con más kilómetros negros y rojos en España

Carretera	Cantidad de km negros y rojos
N-260	264
N-420	201
N-630	171
N-232	153
N-502	149
N-234	139
N-330	131
N-621	130
N-230	121
N-6	109

- En España, hay 61 carreteras que tienen al menos un tramo negro o rojo. Sin embargo, hasta el 50% de los km de riesgo “elevado” y “muy elevado” (1.783 km) se concentran en tan sólo 12 carreteras.
- Los kilómetros de riesgo de la N-260 se encuentran en las provincias de Huesca, Girona y Lleida, a lo largo de los Pirineos.

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

Síguenos en:



Los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	Acc Moto/km ▼	% Acc.Moto
M-14	MADRID	ENLACE CON M-40	ENLACE DE AEROPUERTO	MADRID	2,8	0,48	80%
A-7	MÁLAGA	FINAL AUTOVÍA	PRINCIPIO AUTOVÍA	MÁLAGA	5,1	0,39	60%
A-2	BARCELONA	ENLACE CON B-23	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	6,5	0,36	78%
B-20	BARCELONA	NUDO TRINIDAD	ENLACE CON C-32	BARCELONA	10,5	0,32	77%
B-20	BARCELONA	ENLACE DE SANT BOI	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	3,4	0,29	75%
A-2	BARCELONA	ENLACE DE MARTORELL	ENLACE CON B-23	BARCELONA	18,5	0,29	67%
A-3	VALENCIA	ENLACE DE MANISES	ENLACE DE VALENCIA	VALENCIA	3,8	0,26	50%
A-3	MADRID	ENLACE CON M-30	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	MADRID	6,8	0,25	83%
B-23	BARCELONA	BARCELONA	ENLACE DE MOLINS	BARCELONA	15,5	0,22	63%
AC-12	A CORUÑA	FINAL Z.U. DE A CORUÑA	PRINCIPIO Z.U. DE SAN PEDRO DE NOS	A CORUÑA	4,9	0,20	38%

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

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos. **Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior**

- Los 10 tramos de España con más accidentes de motocicletas y ciclomotores están situados en grandes áreas metropolitanas.
- Los accesos metropolitanos de Barcelona concentran 5 de los 10 tramos con mayor accidentalidad de motos. Madrid es la segunda área metropolitana, con 2 tramos entre los 10 peores.
- Los accidentes de moto y ciclomotor representan el 17,5% del total de accidentes que se producen en la Red de Carreteras del Estado. En los accesos metropolitanos pueden llegar a representar hasta el 80% de los accidentes que se producen.
- El 50% de los accidentes graves de moto y ciclomotor tienen lugar en sólo 1.306 km de la red viaria estatal (el 5,2% 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	Acc Pesados/km ▼	%Acc.Pesados
N-220	VALENCIA	ENLACE CON V-11	ENLACE CON V-30 (PATERNA)	VALENCIA	2,1	0,5	50%
M-50	MADRID	ENLACE CON A-4	ENLACE CON A-42	MADRID	5,7	0,2	60%
N-550	PONTEVEDRA	PRINCIPIO Z.U. DE PAREDES	CRUCE CON N-552	PONTEVEDRA	10,5	0,2	56%
A-2	BARCELONA	ENLACE CON B-23	NUDO LLOBREGAT	BARCELONA	6,5	0,2	33%
V-30	VALENCIA	PUERTO DE VALENCIA	QUART DE POBLET	VALENCIA	11,1	0,2	28%
A-3	MADRID	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	PRINCIPIO VARIANTE DE ARGANDA	MADRID	11,3	0,1	36%
AP-2	HUESCA	ENLACE DE FRAGA	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	6,8	0,1	100%
N-340	CASTELLÓN	CRUCE CON CS-500 A PEÑISCOLA	PRINCIPIO Z.U. DE VINAROS	CASTELLÓN	11,7	0,1	56%
A-1	BURGOS	CONDADO DE TREVIÑO	CONDADO DE TREVIÑO	BURGOS	7,4	0,1	100%
N-340	CASTELLÓN	PRINCIPIO Z.U. DE VINAROS	PRINCIPIO VARIANTE DE SAN CARLES DE LA RAPITA	TARRAGONA	15,5	0,1	60%

Se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >2km y con al menos un accidente grave anual de vehículo pesado
 IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos. **Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior**

- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados está en la N-220 en Valencia. Concretamente, entre el enlace con la V11 (a la altura del aeropuerto de Valencia) y el enlace con la V-30 (a la altura del municipio de Paterna).
- Los accidentes de vehículos pesados representan el 22,6% del total de accidentes que se producen en la Red de Carreteras del Estado, pero en los tramos con más accidentalidad de este tipo de vehículos pueden llegar a representar hasta el 100% de los accidentes.
- El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados tienen lugar en sólo 2.514 km de la red viaria estatal (el 10% de la red). Esta concentración de los accidentes debería facilitar su prevención.
- En la Comunidad Valenciana se hallan 4 de los 10 tramos con mayor accidentalidad de vehículos pesados, y 2 en la Comunidad de Madrid.

CONCLUSIONES RACC

- Durante la década 2000-2010, las víctimas mortales por accidente de tráfico en España se redujeron un 57%, cumpliendo con el objetivo marcado por la UE de reducción de los fallecidos en un 50%. Para el año 2020, se ha establecido un nuevo objetivo para volver a reducir a la mitad esta cifra, de forma que no se superen las 1.239 víctimas en España en 2020. En el periodo 2010-2016, se redujo un 27% el número de víctimas. La tendencia fue correcta hasta 2013, pero en los últimos 3 años el descenso de las víctimas se ha estancado e incluso ha experimentado un ligero repunte que pone en serio peligro el cumplimiento del objetivo marcado.
- El 14,4% de los kilómetros de la Red de Carreteras del Estado tienen un riesgo “elevado” (rojo) o “muy elevado” (negro). En la últimas 6 ediciones del estudio, los km de riesgo “elevado” y “muy elevado” se han reducido del 20,7% al 14,4%, sin embargo en los últimos 2 años la mejora se ha estancado y en esta edición se ha producido un aumento de 1,3 puntos porcentuales.
- En las autopistas, el riesgo de sufrir un accidente grave o mortal se ha reducido un 49% entre 2010 y 2016. En cambio, en las carreteras convencionales la reducción del riesgo sólo ha alcanzado el 35,9%
- En España todavía quedan 3.595 km de carreteras con riesgo “elevado” o “muy elevado”, es decir, un 14,4% de la Red de Carreteras del Estado.
- Los 10 tramos más peligrosos de España están en carreteras nacionales de calzada única y un carril por sentido.
- En España, hay 61 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” (1.783 km) se concentran en tan sólo 12 carreteras.
- Los 10 tramos de la Red de Carreteras del Estado con más accidentes de motocicletas y ciclomotores están situados en grandes áreas metropolitanas.
- Los accesos metropolitanos de Barcelona concentran 5 de los 10 tramos con mayor accidentalidad de motos. Madrid es la segunda área metropolitana, con 2 tramos entre los 10 peores.
- El 50% de los accidentes graves de moto y ciclomotor tienen lugar en sólo 1.306 km (el 5,2% de la red). Esta concentración de los accidentes debería facilitar su prevención.
- El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados tienen lugar en sólo 2.514 km de la red viaria estatal (el 10% de la red). Esta concentración de los accidentes debería facilitar su prevención.

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 viaria 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 la finalidad de alinearse con la meta de la UE de reducir un 50% la mortalidad por accidentes de tráfico en 2020.
- En España, EuroRAP analiza la distribución de la accidentalidad que se produce en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado, señalando 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 él y de su longitud, utilizando datos de los últimos tres años (2014, 2015 y 2016). Por lo tanto, la metodología de trabajo no contempla el actual repunte de accidentalidad que está teniendo lugar en España durante el 2017.
- 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.