

## El RACC alerta que el 40% dels radars de Catalunya tenen una senyalització deficient

- En aquests casos, no s'informa del límit de velocitat ni al senyal d'avís de radar, ni abans d'arribar al radar.
- Només el 32% dels senyals d'avís de radar compleixen amb l'opció més recomanable, que és la d'integrar el límit de velocitat dins del senyal.
- El Club demana que s'estableixi un criteri de senyalització transparent, únic i fàcil d'interpretar per tots els usuaris.
- El RACC recomana revisar la ubicació d'alguns radars en funció del risc d'accidentalitat de les carreteres.

**Barcelona, 20 de juliol de 2017** – El RACC ha elaborat l'“Auditoria RACC sobre la senyalització dels radars a Catalunya”, un estudi que analitza tant la distribució com la qualitat de la senyalització dels radars a la xarxa viària catalana. L'estudi ha avaluat tots i cadascun dels **249 radars fixos i de tram** que hi ha a Catalunya amb l'objectiu de detectar aspectes de millora.

Aquest estudi s'afegeix a anteriors auditories sobre la senyalització de la velocitat i aprofundeix en els radars per identificar millores i ajudar a reduir l'accidentalitat. Cal tenir en compte que l'excés de velocitat ocupa la quarta posició entre els desencadenants de tots els accidents a Catalunya, i que en el conjunt d'Espanya és la primera causa d'accidents amb víctimes greus i mortals. Amb aquesta auditoria, el RACC vol destacar **la importància de la senyalització i la ubicació dels radars** perquè els usuaris puguin identificar la velocitat permesa i adaptar la seva conducció amb la màxima seguretat.

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



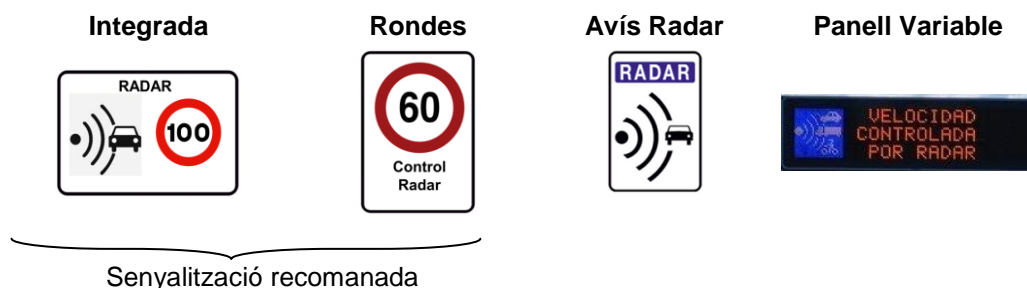
## 1. SENYALITZACIÓ DE RADARS: Ampli marge de millora en la claredat de la senyalització

Malgrat que és obligatori senyalitzar els radars, els codis de circulació català i espanyol no determinen a quina distància del dispositiu s'ha de col·locar el senyal ni si aquest ha d'incloure informació sobre la velocitat màxima permesa. Per aquest motiu trobem diversos formats i criteris de senyalització que no segueixen un protocol establert.

### Només el 32% dels senyals d'avís de radar informen de la velocitat màxima permesa

A Catalunya, s'utilitzen quatre models de senyal segons la tipologia de via. La modalitat més recomanable és aquella que integra en un mateix senyal l'avís de radar i el límit de velocitat de la via.

#### Tipus de senyals



L'opció recomanada és la d'**integrar el límit de velocitat en el mateix senyal d'avís de radar**, cosa que només es compleix en el 32% dels radars.

Ara bé, quan no s'utilitza la senyalització integrada, és **acceptable** que hi hagi un senyal de límit de velocitat poc després de l'avís de radar. Aquesta modalitat és la que està implantada en el 28% dels radars de Catalunya.

En el 25% dels casos s'informa primer del límit de velocitat i més endavant hi ha l'avís de radar, però el RACC considera que aquest ordre de senyalització és **poc recomanable** perquè pot generar confusió en els usuaris sobre quina és la velocitat màxima permesa.

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



# NOTA DE PREMSA

Per últim, el RACC considera **no acceptables** aquelles situacions en què no s'informa del límit de velocitat en els 3 km anteriors al radar (11% dels casos) i encara menys quan el radar no està senyalitzat (4%). En aquest últim cas, es tracta de 10 radars que no tenen senyalització d'avís a menys de 3.000 metres, dels quals 9 eren radars inactius que no multaven en el període analitzat (2015-2016), i 1 es trobava en un tram d'obres en el moment de l'observació.

Per tant, l'estudi del RACC posa de manifest que **el 40% dels radars no tenen una senyalització acceptable que ajudi a la facilitat de comprensió.**

El quadre següent mostra les diferents combinacions de senyals i l'ordre seqüencial en el que es poden trobar a les carreteres catalanes:

Recomanació RACC	Combinació i seqüència de senyalització	Volum
<b>Molt recomanable</b>	 + 	80 radars (32%)
<b>Acceptable</b>	 +  + 	70 radars (28%)
<b>Poc recomanable</b>	 +  + 	61 radars (25%)
<b>No acceptable</b>	(més de 3 km sense senyal de velocitat) +  + 	28 radars (11%)
<b>No acceptable</b>	 + 	10 radars (4%)

60% (Molt recomanable + Acceptable + Poc recomanable)

40% (No acceptable + No acceptable)

L'estudi ha determinat que l'estat de conservació de la senyalització és correcte en el 97% dels casos.

Per a més informació:  
 RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](http://saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:

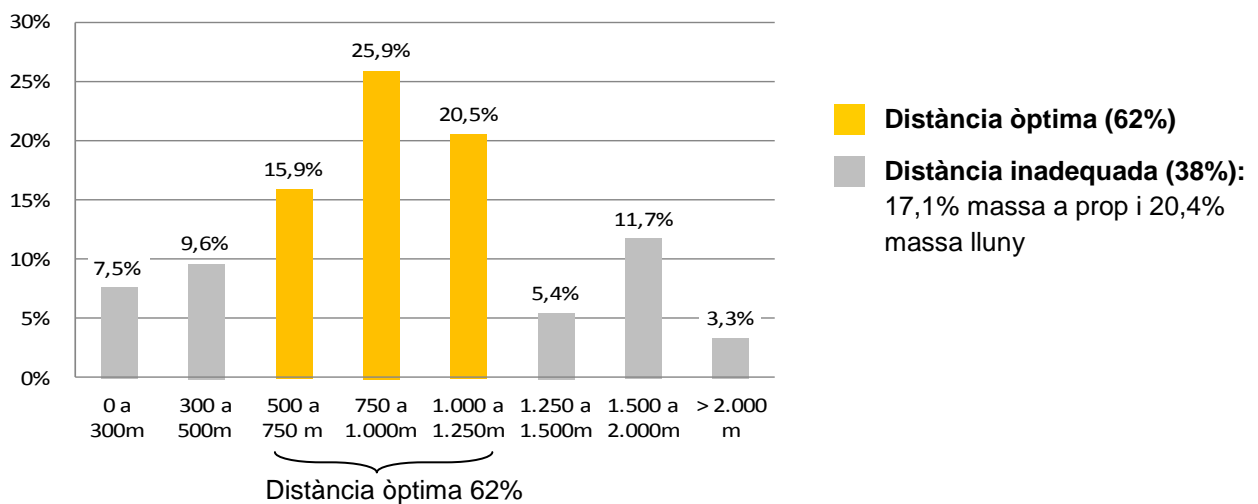


## 2. DISTÀNCIA DEL SENYAL D'AVÍS RESPECTE DEL RADAR: El 38% dels senyals d'avís estan massa allunyats o massa a prop del radar

L'estudi ha comprovat que no hi ha un criteri ben definit sobre l'anticipació amb la que s'han de senyalitzar els radars: la distància entre el senyal d'avís i el dispositiu radar varia des dels 500 als 2.000 metres.

El RACC considera que la distància òptima per col·locar l'avís de radar és entre 500 i 1.250 metres abans del dispositiu, segons la via, però només el 62% dels radars compleixen amb aquest paràmetre. Per tant, el 38% restant estan o bé massa a prop, sense donar temps perquè el conductor reaccioni, o bé massa lluny, de manera que es poden provocar situacions de dubte.

**Posició del senyal d'avís respecte el dispositiu radar**



**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](http://saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**



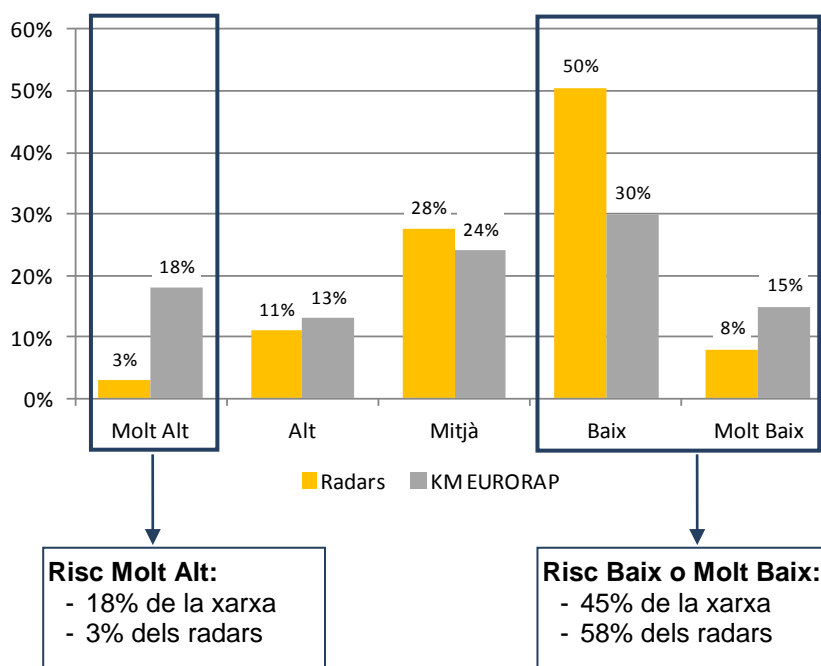
# NOTA DE PREMSA

### 3. LOCALITZACIÓ SEGONS EL TIPUS DE VIA: El 58% dels radars estan a carreteres amb risc baix o molt baix d'accident

L'auditoria del RACC ha detectat possibles millores en la distribució dels radars a la xarxa viària tenint en compte el risc d'accidentalitat\* de les vies. El 45% de les carreteres catalanes tenen un índex de risc baix o molt baix, però concentren el 58% dels radars. En canvi, les vies amb un risc d'accidentalitat molt alt representen el 18% de la xarxa i només tenen el 3% dels radars.

El RACC considera que cal estudiar una redistribució dels radars perquè hi ha una sobrerrepresentació en vies de baix risc, i una infrarepresentació en vies d'alt risc. No obstant, cal tenir en compte que alguns radars de les vies de baix risc poden estar contribuint a evitar accidents, i que no totes les vies d'alt risc ho són a causa de l'excés de velocitat.

**Risc d'accidentalitat de les vies i distribució dels radars**



\* Risc d'accidentalitat: Risc que té un conductor de patir un accident greu en un determinat tram de la via, segons les auditories anuals d'EuroRAP. EuroRAP és un consorci europeu que persegueix la millora de la seguretat viària en carretera. A Catalunya analitza 6.356 km de carreteres cada any, que representen el 52% del total de la xarxa viària catalana (12.141 Km).

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](http://saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Segueix-nos a:**

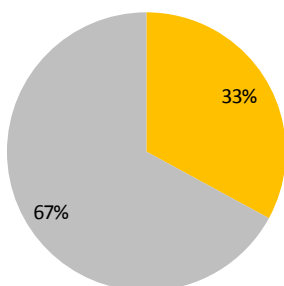


# NOTA DE PREMSA

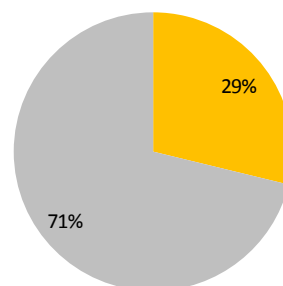
## 3.1. Les vies convencionals tenen el doble de radars que les vies de gran capacitat

Les vies convencionals (xarxa bàsica i comarcal) tenen el doble de radars que les vies de gran capacitat (autopistes, autovies i rondes de Barcelona), en consonància amb el volum de morts i ferits greus que s'hi registren.

Distribució dels radars



Mort i ferits greus



■ Gran capacitat ■ Convencionals

## 4. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS RACC

### Conclusions

- Només el 32% dels senyals d'avís de radar informen de la velocitat màxima permesa.
- Un 40% dels radars tenen una senyalització deficient perquè no s'informa del límit de velocitat ni al senyal d'avís de radar, ni abans d'arribar al radar.
- El 38% dels senyals d'avís estan massa allunyats o massa a prop del radar, fora de la distància òptima (500-1.250 metres). No hi ha un criteri ben definit en la distància d'anticipació dels senyals d'avís de radar, ja que l'estudi revela que varia dels 500 als 2.000 metres.
- El 45% de les carreteres catalanes tenen un índex de risc d'accident baix o molt baix, però concentren el 58% dels radars, i les vies amb un risc d'accidentalitat molt alt representen el 18% de la xarxa i només tenen el 3% dels radars. Això indica que hi ha una sobrerepresentació de radars en vies de baix risc i una infrarepresentació de radars en vies d'alt risc.
- No obstant, les vies convencionals (bàsiques i comarcals) tenen el doble de radars que les de gran capacitat (autopistes, autovies i rondes de Barcelona), en consonància amb la distribució dels ferits greus i mortals.

**Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](http://saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Segueix-nos a:



# NOTA DE PREMSA

- Hi ha poca homogeneïtat a l'hora de senyalitzar els radars i la seva velocitat límit.
- L'estat de conservació de la senyalització és correcte en la majoria dels senyals.
- L'excés de velocitat és un dels factors més presents en els accidents mortals, pel que és necessari controlar les conductes de risc associades a aquest excés.

## **Recomanacions RACC**

### 1. Criteris de senyalització:

- Establir un criteri clar i únic per senyalitzar els radars, de forma que sigui visible i fàcil d'interpretar pels usuaris.
- Determinar un format de senyalització molt més visible i comprensible pel conductor que sempre integri el límit de velocitat i els tipus de vehicles als quals afecta.
- Situar els senyals d'avís de radar entre 500m i 1.250m abans del radar, en funció del límit de velocitat de la via.

### 2. Localització dels radars:

- És necessari estudiar la redistribució dels radars que actualment estan en vies de baix risc per ubicar-los en vies d'elevat risc, sempre i quan l'excés de velocitat hi jugui un paper important.

### 3. Guia de senyalització:

- Elaborar una guia o manual de senyalització de codi de carreteres de Catalunya, que donaria cobertura normativa a la senyalització dels radars.

#### **Sobre el RACC**

El RACC és una entitat que ofereix serveis d'alta qualitat a més d'un milió de persones i a les seves famílies. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza 900.000 assistències a l'any i gestiona més de 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat, més àgil, fluida, segura, intel·ligent, assequible i respectuosa amb el medi ambient. En el món del motor dóna suport a joves pilots fomentant les habilitats per competir i els valors humans de l'esport. Gaudeix d'un reconegut prestigi internacional com a organitzador rigorós de les tres proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP i Rallies.

#### **Per a més informació:**

RACC Premsa [saladeprensa.racc.cat](mailto:saladeprensa.racc.cat) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

#### **Segueix-nos a:**

