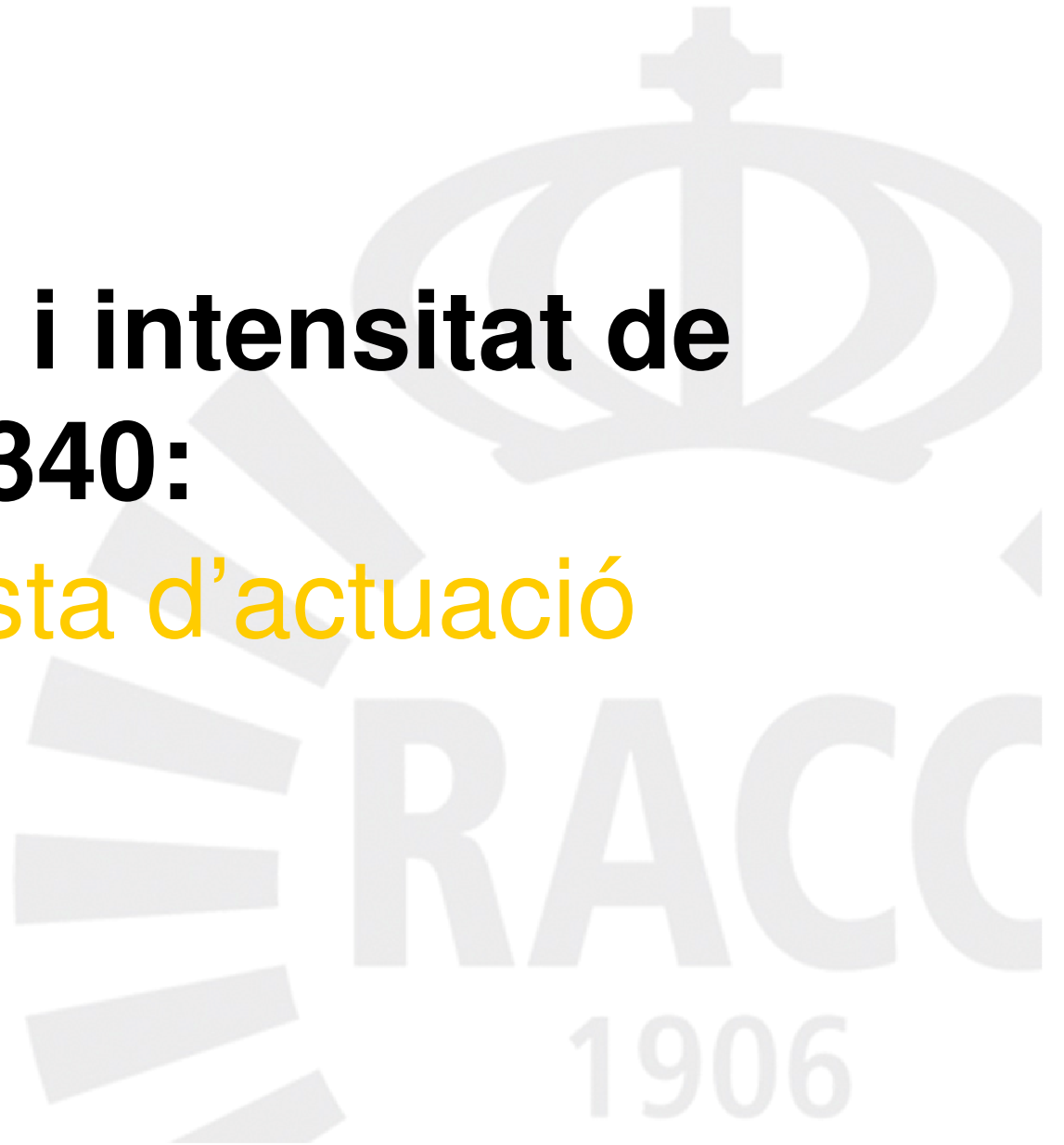


RACC

Accidentalitat i intensitat de trànsit a la N-340:

Anàlisi i proposta d'actuació

24 d'abril de 2014

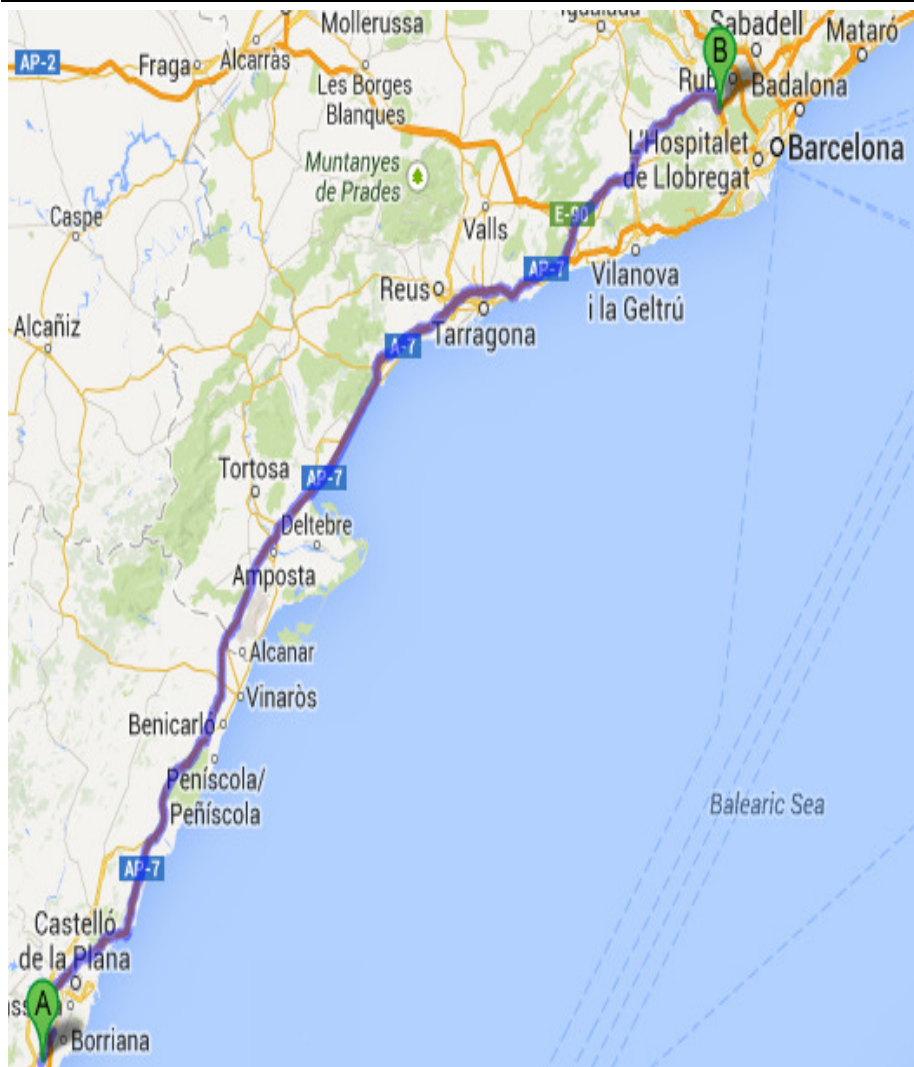


1. Introducció
2. Mapa trams N-340 i AP-7, entre Nules i Cervelló/Papiol
3. Accidentalitat
 - Evolució general de l'accidentalitat
 - Evolució de l'accidentalitat per trams
4. Concentració d'accidents
5. Evolució del trànsit
6. Intensitat de trànsit de vehicles pesants
7. Cost de l'accidentalitat
8. Propostes d'actuació
 - Escenari 1: Extensió de la mesura fins a L'Ametlla de Mar (Tarragona)
 - Escenari 2: Extensió de la mesura fins a Cervelló (Barcelona)
 - Coordinació entre administracions

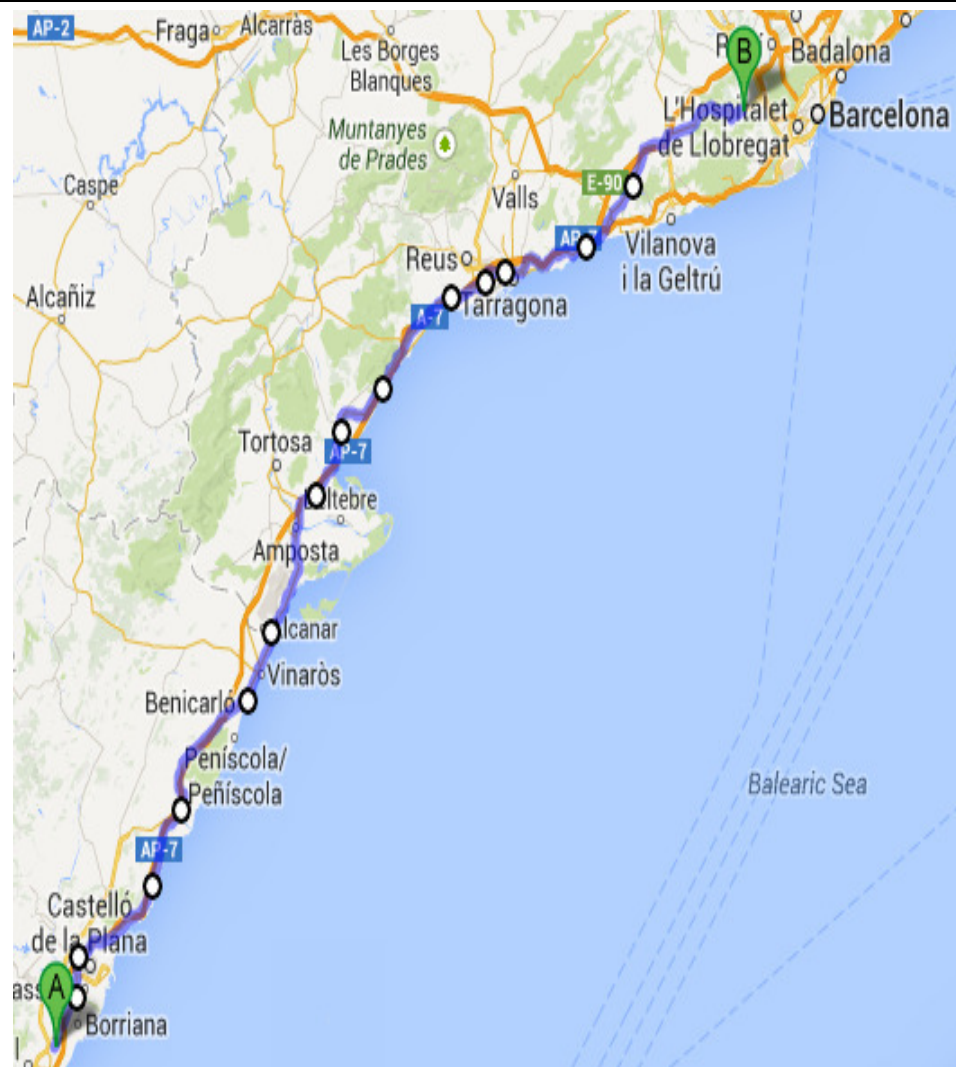
1. Introducció

- Els principals motius d'aquesta anàlisi són l'aplicació per part de la Direcció General de Tráfico (DGT) de la restricció de pas per la N-340 als vehicles pesants de més de 7,5 tones, entre Nules i Orpesa (Castelló). Per altra banda, l'èxit produït en la solució d'un cas molt similar a la N-II a la província de Girona permet plantejar-se la seva extensió a d'altres localitzacions en benefici de la seguretat viària.
-
- Es pretén analitzar l'accidentalitat i el paper dels vehicles pesants a la carretera N-340 més enllà d'aquest tram, i al seu pas per les províncies de Castelló, Tarragona i Barcelona, en comparació amb els nivells registrats a la via paral·lela AP-7.
- S'analitzaran els trams corresponents a ambdues vies entre les localitats de Nules (Castelló) i Cervelló (Barcelona).
- L'anàlisi que es presenta està basada en les dades estadístiques més recents de l'estudi EuroRAP, corresponents al període 2010-2012. L'estudi EuroRAP es publica des de fa més de 10 anys amb la col·laboració de la DGT, Ministeri de Foment, Servei Català de Trànsit i la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya.

2. Mapa trams N-340 i AP-7



Traçat de l'**AP-7** entre Nules i El Papiol



Traçat de la **N-340** entre Nules i Cervelló

2. Mapa trams N-340 i AP-7

Carretera	Inici tram	Final tram	Longitud (Km)
N-340	PRINCIPI VARIANT NULES	ACCÉS A VILLARREAL	14,8
N-340	ACCÉS A VILLARREAL	ENLLAÇ ALMAZORA	2,2
N-340	INTERSECCIÓ AMB N-225 - EL GRAÓ	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	11,0
N-340	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	10,4
N-340	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	17,0
N-340	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	12,4
N-340	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	16,3
N-340	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	11,7
N-340	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	15,5
N-340	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	14,5
N-340	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	4,0
N-340	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	INTERSECCIÓ AMB C.V.A CAMARLES	10,3
N-340	ENLLAÇ AMB AP-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	14,6
A-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	INICI VARIANT VILASECA	25,1
A-7	INICI VARIANT VILASECA	ENLLAÇ T-11	8,4
A-7	ENLLAÇ T-11	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	11,2
N-340	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	7,7
N-340	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	ENLLAÇ C-32	9,6
N-340	ENLLAÇ C-32	INICIOVARIANT VILAFRANCA	14,4
N-340	INICIOVARIANT VILAFRANCA	FINAL VARIANT VILAFRANCA	11,3
N-340	FINAL VARIANT VILAFRANCA	INICI B-24 (CERVELLÓ)	23,9

* Els trams inclosos de la carretera A-7 es deuen principalment a què al llarg del seu recorregut substitueixen de forma total o parcial la carretera N-340, sent part de l'itinerari d'estudi.

- La carretera N-340 s'ha dividit en 21 trams (9 a Castelló, 10 a Tarragona i 2 a Barcelona) amb longituds variables compreses entre els 2 km i els 25 km i una longitud total de 266 km.

2. Mapa trams N-340 i AP-7

Carretera	Inici tram	Final tram	Longitud (Km)
AP-7	ENLLAÇ PAPIOL	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	31,3
AP-7	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	ENLLAÇ ALTAFULLA	39,5
AP-7	ENLLAÇ ALTAFULLA	ENLLAÇ CAMBRILS	32,2
AP-7	ENLLAÇ CAMBRILS	ENLLAÇ TORTOSA	54,7
AP-7	ENLLAÇ TORTOSA	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	25,1
AP-7	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	ENLLAÇ OROPESA	61,1
AP-7	ENLLAÇ OROPESA	ENLLAÇ VILLAREAL	37,4

- L'autopista AP-7 s'ha dividit en 7 trams (2 a Castelló, 3 a Tarragona i 2 a Barcelona) amb longituds compreses entre els 25 km i els 61 km i una longitud total de 281 km.
- L'elevada longitud dels seus trams ve donada per l'homogeneïtat de les característiques de l'autopista en el seu traçat.

3. Evolució general de l'accidentalitat

Accidentalitat a la N-340 (Nules-Cervelló) i AP-7 (Nules-Papiol) en el període 2010-2012

	Total Accidents Morts i Greus	Morts	Ferits Greus	Total Morts i Ferits greus
N-340	148	72	130	202
AP-7	83	24	80	104

- Durant els 3 anys del període 2010-2012 va haver-hi un mort o ferit greu cada 5,4 dies al llarg de la carretera N-340.
- En canvi, al tram equivalent de l'autopista AP-7 es va produir un mort o ferit greu cada 10,5 dies durant el mateix període d'estudi.

3. Evolució de l'accidentalitat per trams

Accidentalitat mortal i greu dels trams de la N-340 entre 2010-2012

Carretera	Inici tram	Final tram	Acc. Morts i Ferits Greus	Morts	Ferits Greus	Total Morts i Ferits Greus
N-340	PRINCIPI VARIANT NULES	ACCÉS A VILA-REAL	14	8	10	18
N-340	ACCÉS A VILA-REAL	ENLLAÇ ALMAZORA	2	2	0	2
N-340	INTERSECCIÓ AMB N-225 - EL GRAÓ	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	8	3	5	8
N-340	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	9	2	11	13
N-340	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	7	2	6	8
N-340	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	6	2	5	7
N-340	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	5	3	5	8
N-340	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	9	2	13	15
N-340	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	10	3	9	12
N-340	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	12	7	10	17
N-340	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	1	1	0	1
N-340	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	INTERSECCIÓ AMB C.V.A CAMARLES	6	5	6	11
N-340	ENLLAÇ AMB AP-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	12	9	11	20
A-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	INICI VARIANT VILASECA	1	1	0	1
A-7	INICI VARIANT VILASECA	ENLLAÇ T-11	3	1	2	3
A-7	ENLLAÇ T-11	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	3	1	2	3
N-340	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	5	7	5	12
N-340	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	ENLLAÇ C-32	10	2	8	10
N-340	ENLLAÇ C-32	INICIOVARIANT VILAFRANCA	11	8	9	17
N-340	INICIOVARIANT VILAFRANCA	FINAL VARIANT VILAFRANCA	4	2	2	4
N-340	FINAL VARIANT VILAFRANCA	INICI B-24 (CERVELLÓ)	10,0	1	11	12

- L'anàlisi tram a tram dins del període d'estudi reflecteix que l'accidentalitat mortal i greu es troba present de forma significativa en tots els trams.
- Les úniques excepcions són els trams de Vila-real – Almazora, la variant d'Amposta i la variant de Vilafranca ja que són trams de longitud curta, i l'A-7.

3. Evolució de l'accidentalitat per trams

Accidentalitat mortal i greu dels trams de l'AP-7 entre 2010-2012

Carretera	Inici tram	Final tram	Acc. Morts i Ferits Greus	Morts	Ferits Greus	Total Morts i Ferits Greus
AP-7	ENLLAÇ PAPIOL	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	11,0	2	10	12
AP-7	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	ENLLAÇ ALTAFULLA	12,0	2	13	15
AP-7	ENLLAÇ ALTAFULLA	ENLLAÇ CAMBRILS	8,0	3	6	9
AP-7	ENLLAÇ CAMBRILS	ENLLAÇ TORTOSA	20,0	8	14	22
AP-7	ENLLAÇ TORTOSA	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	8,0	3	7	10
AP-7	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	ENLLAÇ OROPESA	16,0	5	19	24
AP-7	ENLLAÇ OROPESA	ENLLAÇ VILA-REAL	8,0	1	11	12

- Destaquen 2 trams per la seva accidentalitat greu: el comprès entre el límit provincial de Tarragona/Castelló i l'enllaç a Orpesa, així com el tram situat entre els enllaços de Cambrils i Tortosa.
- Però s'ha de tenir en compte que la seva longitud és molt superior a la resta de trams (61,1 km i 54,7 km respectivament).

4. Concentració d'accidents

Concentració mitjana d'accidents mortals i greus a la N-340 durant el període 2010-2012

Carretera	Inici tram	Final tram	Longitud (Km)	Media Acc. Anuales	Concentració d'accidents
N-340	PRINCIPI VARIANT NULES	ACCÉS A VILA-REAL	14,8	4,7	0,32
N-340	ACCÉS A VILA-REAL	ENLLAÇ ALMAZORA	2,2	0,7	0,30
N-340	INTERSECCIÓ AMB N-225 - EL GRAÓ	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	11,0	2,7	0,24
N-340	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	10,4	3,0	0,29
N-340	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	17,0	2,3	0,14
N-340	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	12,4	2,0	0,16
N-340	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	16,3	1,7	0,10
N-340	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	11,7	3,0	0,26
N-340	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	15,5	3,3	0,22
N-340	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	14,5	4,0	0,28
N-340	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	4,0	0,3	0,08
N-340	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	INTERSECCIÓ AMB C.V A CAMARLES	10,3	2,0	0,19
N-340	ENLLAÇ AMB AP-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	14,6	4,0	0,27
A-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	INICI VARIANT VILASECA	25,1	0,3	0,01
A-7	INICI VARIANT VILASECA	ENLLAÇ T-11	8,4	1,0	0,12
A-7	ENLLAÇ T-11	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	11,2	1,0	0,09
N-340	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	7,7	1,7	0,22
N-340	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	ENLLAÇ C-32	9,6	3,3	0,35
N-340	ENLLAÇ C-32	INICIOVARIANT VILAFRANCA	14,4	3,7	0,25
N-340	INICIOVARIANT VILAFRANCA	FINAL VARIANT VILAFRANCA	11,3	1,3	0,12
N-340	FINAL VARIANT VILAFRANCA	INICI B-24 (CERVELLÓ)	23,9	3,3	0,14

- S'observa una elevada concentració d'accidents entre l'inici de la variant de Nules i el final de la variant de Benicàssim, així com des de Peñíscola fins a Cervelló. Les excepcions són les variants d'Amposta i Vilafranca, com els 3 trams de l'A-7 (desdoblaments, principalment)

4. Concentració d'accidents

Concentració mitjana d'accidents mortals i greus a l'AP-7 durant el període 2010-2012

Carretera	Inici tram	Final tram	Longitud (Km)	Media Acc. Anuales	Concentració d'accidents
AP-7	ENLLAÇ PAPIOL	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	31,3	3,7	0,12
AP-7	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	ENLLAÇ ALTAFULLA	39,5	4,0	0,10
AP-7	ENLLAÇ ALTAFULLA	ENLLAÇ CAMBRILS	32,2	2,7	0,08
AP-7	ENLLAÇ CAMBRILS	ENLLAÇ TORTOSA	54,7	6,7	0,12
AP-7	ENLLAÇ TORTOSA	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	25,1	2,7	0,11
AP-7	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	ENLLAÇ OROPESA	61,1	5,3	0,09
AP-7	ENLLAÇ OROPESA	ENLLAÇ VILA-REAL	37,4	2,7	0,07

- La concentració d'accidents a l'AP-7 és molt inferior, amb valors compresos entre 0,07 i 0,12 accidents amb morts i ferits greus per quilòmetre a l'any.
- Així, la concentració d'accidents a l'autopista és unes 3 vegades inferior a la que té la carretera nacional N-340.

5. Evolució del trànsit

Evolució de la intensitat mitjana diària de la N-340

Carretera	Inici tram	Final tram	IMD 2010	IMD 2011	IMD 2012	Variació 2010-2012
N-340	PRINCIPI VARIANT NULES	ACCÉS A VILA-REAL	23.462	20.895	19.677	-16%
N-340	ACCÉS A VILA-REAL	ENLLAÇ ALMAZORA	25.204	22.927	21.311	-15%
N-340	INTERSECCIÓ AMB N-225 - EL GRAÓ	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	20.122	20.189	18.138	-10%
N-340	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	23.587	17.476	16.365	-31%
N-340	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	13.755	12.212	11.482	-17%
N-340	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	12.931	12.745	12.775	-1%
N-340	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	11.506	12.282	12.376	8%
N-340	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	17.903	17.558	17.477	-2%
N-340	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	15.208	14.595	13.548	-11%
N-340	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	15.352	14.869	15.294	0%
N-340	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	15.352	16.224	17.300	13%
N-340	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	INTERSECCIÓ AMB C.V.A. CAMARLES	15.570	16.597	16.141	4%
N-340	ENLLAÇ AMB AP-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	11.987	14.742	15.591	30%
A-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	INICI VARIANT VILASECA	19.970	20.075	19.587	-2%
A-7	INICI VARIANT VILASECA	ENLLAÇ T-11	29.336	31.448	31.667	8%
A-7	ENLLAÇ T-11	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	15.543	39.013	35.586	129%
N-340	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	23.347	23.739	23.172	-1%
N-340	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	ENLLAÇ C-32	28.371	27.865	27.155	-4%
N-340	ENLLAÇ C-32	INICIOVARIANT VILAFRANCA	17.612	18.365	17.757	1%
N-340	INICIOVARIANT VILAFRANCA	FINAL VARIANT VILAFRANCA	24.017	25.001	23.960	0%
N-340	FINAL VARIANT VILAFRANCA	INICI B-24 (CERVELLÓ)	20.839	20.674	14.974	-28%
						-1%

- Entre 2010-2012 la N-340 va patir una disminució de la intensitat mitjana diària de vehicles d'un 1%, en un context de descens de la mobilitat a causa de la crisi.
- Si analitzem tram per tram la IMD, es pot veure que aquesta varia molt en els trams estudiats, i s'identifiquen diversos trams on fins i tot ha augmentat.

5. Evolució del trànsit

Evolució de la intensitat mitjana diària de l'AP-7

Carretera	Inici tram	Final tram	IMD 2010	IMD 2011	IMD 2012	Variació 2010-2012
AP-7	ENLLAÇ PAPIOL	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	71.654	68.518	63.153	-12%
AP-7	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	ENLLAÇ ALTAFULLA	45.163	49.149	38.992	-14%
AP-7	ENLLAÇ ALTAFULLA	ENLLAÇ CAMBRILS	33.419	36.510	26.799	-20%
AP-7	ENLLAÇ CAMBRILS	ENLLAÇ TORTOSA	21.077	19.008	16.681	-21%
AP-7	ENLLAÇ TORTOSA	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	20.418	15.701	14.881	-27%
AP-7	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	ENLLAÇ OROPESA	18.183	15.893	14.089	-23%
AP-7	ENLLAÇ OROPESA	ENLLAÇ VILA-REAL	18.134	15.012	12.710	-30%
						-18%

- Tant la carretera N-340 com l'autopista AP-7 són vies que suporten elevades intensitats de trànsit al llarg dels trams analitzats.
- Però, en el cas de l'autopista AP-7, la disminució de l'IMD (-18%) ha estat molt més intensa que la de la N-340 al llarg del període 2010-2012.
- Això evidencia un transvasament de trànsit des de la via de peatge a la via lliure de peatge.

6. Intensitat de trànsit de vehicles pesants

Intensitat de trànsit de vehicles pesants a la N-340

Carretera	Inici tram	Final tram	% Vehicles pesants
N-340	PRINCIPI VARIANT NULES	ACCÉS A VILA-REAL	20%
N-340	ACCÉS A VILA-REAL	ENLLAÇ ALMAZORA	21%
N-340	INTERSECCIÓ AMB N-225 - EL GRAÓ	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	23%
N-340	FINAL VARIANT DE CASTELLÓ	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	20%
N-340	FINAL VARIANT DE BENICÀSSIN	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	29%
N-340	PRINCIPI Z. U. DE TORREBLANCA	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	36%
N-340	ACCÉS A ALCALÀ DE CHIVERT	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	42%
N-340	INTERSECCIÓ AMB CS-500 A PENÍSCOLA	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	26%
N-340	PRINCIPI Z. U. DE VINARÓZ	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	31%
N-340	PRINCIPI VARIANT DE S.C. RÀPITA	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	29%
N-340	PRINCIPI VARIANT D'AMPOSTA	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	33%
N-340	FINAL VARIANT D'AMPOSTA	INTERSECCIÓ AMB C.V.A CAMARLES	28%
N-340	ENLLAÇ AMB AP-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	26%
A-7	CENTRAL NUCLEAR ENLLAÇ AMB A-7	INICI VARIANT VILASECA	26%
A-7	INICI VARIANT VILASECA	ENLLAÇ T-11	13%
A-7	ENLLAÇ T-11	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	14%
N-340	INICI VARIANT TORREDEMBARRA	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	17%
N-340	FINAL VARIANT TORREDEMBARRA	ENLLAÇ C-32	16%
N-340	ENLLAÇ C-32	INICIOVARIANT VILAFRANCA	16%
N-340	INICIOVARIANT VILAFRANCA	FINAL VARIANT VILAFRANCA	18%
N-340	FINAL VARIANT VILAFRANCA	INICI B-24 (CERVELLÓ)	8%

- A la N-340 es pot apreciar que la IMD de vehicles pesants que hi circulen és molt elevada, ja que fluctua entre el 20% i el 40% entre Nules i l'enllaç amb l'A-7, baixant després a valors propers a 16%-18% fins a Cervelló.
- Aquesta proporció s'arriba a multiplicar per 2,5 en algun tram (Alcalà de Xivert – Peñíscola) amb un 42%.

6. Intensitat de trànsit de vehicles pesants

Intensitat de trànsit de vehicles pesants a l'AP-7

Carretera	Inici tram	Final tram	% Vehicles pesants
AP-7	ENLLAÇ PAPIOL	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	9%
AP-7	ENLLAÇ VILAFRANCA NORD	ENLLAÇ ALTAFULLA	13%
AP-7	ENLLAÇ ALTAFULLA	ENLLAÇ CAMBRILS	8%
AP-7	ENLLAÇ CAMBRILS	ENLLAÇ TORTOSA	18%
AP-7	ENLLAÇ TORTOSA	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	20%
AP-7	LÍMIT TARRAGONA-CASTELLÓ	ENLLAÇ OROPESA	18%
AP-7	ENLLAÇ OROPESA	ENLLAÇ VILA-REAL	16%

- A cap dels set trams de l'AP-7, la intensitat de vehicles pesants sobrepassa el 20% del total.
- Tot i ser percentatges respectables, la tipologia de la via permet absorbir millor aquest trànsit pesant que una carretera convencional com l'N-340.

7. Cost de l'accidentalitat

- Actualment, la mitjana anual de morts i ferits greus que tenen lloc al llarg dels trams analitzats de la N-340 tenen un cost que ascendeix a 43,1 M €/any (sense tenir en compte el cost de l'accidentalitat lleu).

N-340	Mitjana 2010-2012	Cost estimat per víctima segons DGT (milions Euros)	Cost Total (Mill. Euros)
Morts	24	1,4	33,6
Ferits Greus	43.3	0,219	9,5
			43,1 M€/any

- Aquests costos socials derivats d'un accident de trànsit amb víctimes mortals o ferits greus es desglossen en:
 - Cost en serveis d'emergències (policia, bombers, ambulància, etc.)
 - Cost sanitari i hospitalari.
 - Cost de rehabilitació per les seqüeles de les lesions.
 - Costos derivats de la productivitat perduda.
 - Costos materials.

RACC

Propostes d'actuació:
Avaluació de 2 escenaris possibles



8. Propostes d'actuació: precedent de la N-II

- Des de l'abril de 2013 s'aplica una restricció al pas de vehicles pesants per la N-II a la província de Girona (100 km), i es desvia tot el trànsit pesant per l'AP-7.
- Aquesta restricció al pas de vehicles pesants va ser compensada per la reducció del 50% de l'import total a pagar al peatge de l'AP-7 al mateix recorregut.
- Els resultats obtinguts fins ara demostren l'enorme impacte positiu d'aquesta mesura, ja que:
 - La mortalitat entre l'abril i el desembre de 2013 en aquest tram de la N-II s'ha vist reduïda a 2 morts.
 - Resultats molt notables si els comparem amb els 5 morts que van ocórrer des de gener fins a l'abril del mateix any.
 - I els 14 morts al llarg de tot el 2012
- Considerant la gran similitud entre el cas de la N-II i el cas de la N-340, i atès l'èxit de la mesura implantada a la N-II, el RACC planteja els següents escenaris.

RACC

Escenari 1:

**Extensió de la mesura fins a
L'Ametlla de Mar (Tarragona)**



8. Proposta d'actuació: Escenari 1

Rescat del peatge de l'autopista AP-7 per als vehicles pesants afectats per la restricció, entre Torreblanca i l'Ametlla de Mar.

L'anàlisi cost-benefici d'aquesta mesura, que en demostra la viabilitat econòmica, és la següent:

1. Costos:

- El cost d'alliberar totalment el peatge de l'AP-7 entre Torreblanca i l'Ametlla de Mar s'estima en 24,9 M €/any.
- Això suposant una hipòtesi de màxims en què el 100% dels vehicles pesants que passen per l'N-340 ho farien per l'autopista.
- Si la reducció del peatge fos d'un 50%, els costos es reduirien a 12,4 M€/any.

8. Proposta d'actuació: Escenari 1

2. Beneficis en reducció d'accidentalitat:

- Amb el benefici potencial derivat de l'eliminació de tots els morts i tots els ferits greus produïts per accidents amb vehicles pesants involucrats, es podrien obtenir uns beneficis socials de 10 M€/any.
- Tenint en compte que el 34% de l'accidentalitat té un vehicle pesant involucrat (estimació conservadora). (Font: EuroRAP).

3. Beneficis per estalvi d'emissions de CO₂, estalvi de combustible i estalvi de temps:

- Diferents estudis demostren que conduir sobre una carretera convencional com la N-340 respecte una autopista com l'AP-7, pot suposar un augment d'emissions de CO₂ a l'atmosfera.

8. Proposta d'actuació: Escenari 1

- El trasllat dels vehicles pesants de la N340 a l'AP-7 per a la longitud proposada evitaria emetre un total de 13.375 tones de CO₂ anuals, o el que és el mateix, 0,53 milions d'euros (Preu internacional de la tona de CO₂ = 39,5€/tn)
- També hi ha un estalvi del 7,8% en consum de combustible per al transportista, és a dir, 6,2 milions d'euros anuals en consum de combustible del trànsit pesant desviat (33 L/100km en 150 km).
- Un altre estalvi que es pot imputar de forma directa a l'economia del transportista és l'estalvi de temps resultant de circular per la CV-10 i l'AP-7 en comptes de fer-ho per la N-340.
- L'estalvi de temps de viatge entre Nules i l'Ametlla de Mar és de 60 minuts. Per al cas en estudi això representa 12,7 M €/any addicionals, a un cost horari de 8€.

RACC

Escenari 2:

**Extensió de la mesura fins a
Cervelló (Barcelona)**



8. Proposta d'actuació: Escenari 2

Rescat total o parcial del peatge de l'autopista AP-7 per als vehicles pesants afectats per la restricció, entre Torreblanca i Martorell.

L'anàlisi cost-benefici d'aquesta mesura, que en demostra la viabilitat econòmica, és la següent:

1. Costos:

- El cost d'alliberar totalment el peatge de l'AP-7 entre Torreblanca i Martorell s'estima en 66,5 M €/any.
- Això suposant una hipòtesi de màxims en què el 100% dels vehicles pesants que passen per la N-340 ho farien per l'autopista.
- Si la reducció del peatge fos d'un 50%, els costos es reduirien a 33,2 M€/any.

8. Proposta d'actuació: Escenari 2

2. Beneficis en reducció d'accidentalitat:

- Amb el benefici potencial derivat de l'eliminació de tots els morts i tots els ferits greus produïts per accidents amb vehicles pesants involucrats, es podrien obtenir uns beneficis socials de 12,5 M€/any.
- Si tenim en compte que el 29% de l'accidentalitat té un vehicle pesant involucrat (estimació conservadora). (Font: EuroRAP).

3. Beneficis per estalvi d'emissions de CO₂, estalvi de combustible i estalvi de temps:

- Diferents estudis demostren que conduir sobre una carretera convencional com la N-340 respecte una autopista com l'AP-7, pot suposar un augment d'emissions de CO₂ a l'atmosfera.

8. Proposta d'actuació: Escenari 2

- El trasllat dels vehicles pesants de la N340 a l'AP-7 per a la longitud proposada evitaria emetre unes 22.000 tones de CO₂ anuals, o el que és el mateix, 0,87 milions d'euros. (Preu internacional de la tona de CO₂ = 39,5€/tn).
- També hi ha un estalvi del 7,8% en consum de combustible per al transportista, és a dir, 10,2 milions d'euros addicionals en consum de combustible del trànsit pesant desviat (33L/100km en 266 km).
- Un altre estalvi que es pot imputar de forma directa a l'economia del transportista és l'estalvi de temps resultant de circular per la CV-10 i l'AP-7 en comptes de fer-ho per la N-340.
- L'estalvi de temps de viatge entre Nules i Cervelló és d'1h 50min. Per al cas en estudi això representa 22,2 M €/any addicionals, a un cost horari de 8€.

RACC

Propostes d'actuació:
Taules resum



8. Proposta d'actuació: Taules resum

Les xifres de costos i beneficis i la relació cost-benefici de tots dos escenaris queden sintetitzades a les taules inferiors.

Escenari 1:		100%	pesants desviats					
M€/any	Cost (Rescat)	Beneficis					Relació Benefici/Cost	
		Accidentalitat	Emissions de CO2	Combustible	Temps	Total		
Bonif.Peatge (100%)	24,9	10,0	0,53	6,2	12,7	29,5	1,2	
Bonif.Peatge (50%)	12,4						2,4	
Escenari 2:		100%	pesants desviats					
M€/any	Cost (Rescat)	Beneficis					Relació Benefici/Cost	
		Accidentalitat	Emissions de CO2	Combustible	Temps	Total		
Bonif.Peatge (100%)	66,5	12,5	0,87	10,2	22,2	45,8	0,7	
Bonif.Peatge (50%)	33,2						1,4	

8. Proposta d'actuació: coordinació

Aquesta restricció de pas alliberaria 12 travesseres (9 a Catalunya, 3 a C. Valenciana) situades al llarg de la N-340. Cal recordar que el cas de la N-II a Girona travessa 4 municipis o nuclis urbans.

Per tirar endavant aquesta proposta es fa imprescindible la coordinació entre les administracions central i autonòmica, atenent que la restricció de pas de pesants per la N-340 ha de realitzar-se a càrrec de la Dirección General de Tráfico (a la C. Valenciana) i el Servei Català de Trànsit (a Catalunya).

A la vegada, són les administracions central (Ministerio de Fomento) i autonòmiques (Generalitat Valenciana i Generalitat de Catalunya) les que han de decidir com es reparteix el cost del rescat total o parcial del peatge per als vehicles pesants.