

Resultats de l'Estudi EuroRAP Espanya 2020

La Xarxa de Carreteres de l'Estat té 2.160 km amb risc elevat d'accident greu o mortal

- *Osca (25%), Lleó (25%), Terol (23%), i Ourense (18%) tenen una proporció de trams de risc 'elevat' o 'molt elevat' superior al doble de la mitjana espanyola (9%).*
- *Per comunitats autònomes, encapçalen la llista Aragó (18%), Astúries (14%), Galícia (11%) i Castella i Lleó (10%).*
- *El tram amb més risc d'Espanya està a Osca, a l'N-240 entre l'encreuament amb l'antiga N-240 a Bailo i el límit provincial entre Osca i Saragossa. Galícia té 3 trams entre els 10 més perillosos d'Espanya, i Andalusia en té 2.*
- *El risc de patir un accident greu a les carreteres convencionals és 3 vegades més gran que a les autovies i gairebé 4 vegades superior que a les autopistes.*
- *El RACC demana un nou impuls a la seguretat viària a Espanya i reclama la creació d'un fons extraordinari per millorar els sistemes de seguretat de les carreteres.*

Barcelona, 21 de desembre de 2020 – El RACC ha presentat la 18a edició de l'estudi d'avaluació de carreteres EuroRAP amb el que, un any més, ha analitzat l'accidentalitat a la Xarxa de Carreteres de l'Estat (RCE).

Aquest estudi identifica els trams de carretera amb més risc d'accidentalitat greu o mortal en funció de la quantitat de vehicles que hi circulen. Per elaborar l'anàlisi, el RACC ha comptat amb la col·laboració del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana i la Direcció General de Trànsit. Així mateix, enguany el Club també ha analitzat l'evolució del risc d'accident en els últims 10 anys.

EuroRAP és un consorci europeu que analitza el risc d'accidentalitat de les carreteres amb l'objectiu de millorar la seguretat viària. La seva metodologia, utilitzada en més de 100 països, compara el nombre d'accidents greus i mortals dels últims 3 anys en un tram de carretera amb el volum de vehicles que hi circulen (la Intensitat Mitjana Diària de Trànsit, l'IMD). L'estudi EuroRAP es publica cada any a Espanya des del 2003 i avalua més de 25.000 km de carreteres interurbanes de titularitat estatal (*més informació sobre EuroRAP a l'última pàgina*).

La presentació d'aquest estudi s'emmarca en un context d'estancament de l'accidentalitat que va començar l'any 2013. Entre el 2010 i el 2019, el descens de les víctimes mortals de trànsit ha estat de només el 29%, la qual cosa allunya Espanya del compliment de l'objectiu de la Unió Europea de reduir-les en un 50% en la dècada 2010-2020. Només les limitacions de mobilitat imposades per la pandèmia de la covid-19 poden aconseguir que s'assoleixi aquest objectiu. Aquesta situació posa de manifest la necessitat de donar un nou impuls a la seguretat viària a través de noves mesures concretes i efectives a curt i mitjà termini.

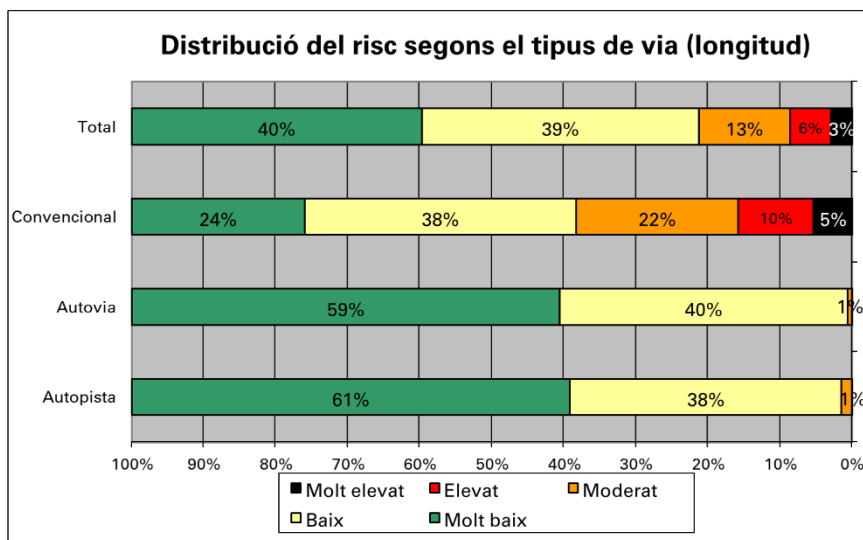
RESULTATS DE L'ESTUDI

El risc de patir un accident greu o mortal

	Edició 2017 - 2019	
	Quantitat	% total
Molt elevat	726 km	2,9%
Elevat	1.434 km	5,7%
Moderat	3.165 km	12,6%
Baix	9.663 km	38,5%
Molt baix	10.094 km	40,2%

- La Xarxa de Carreteres de l'Estat (RCE) té 2.160 km amb un risc 'elevat' o 'molt elevat' d'accident greu o mortal, el que representa el 8,6% del total de quilòmetres i un descens de 2,4 punts respecte l'any anterior.
- En les últimes 8 edicions de l'estudi, el nombre de quilòmetres amb un risc 'elevat' o 'molt elevat' s'ha reduït del 18,4% (trienni 2010-2012) al 8,6% (trienni actual, 2017-2019).
- El risc global de patir un accident greu o mortal a la RCE ha baixat un 8% en l'últim trienni. Aquest descens és degut a l'augment de la mobilitat combinat amb el lleuger descens de l'accidentalitat greu.

El risc segons el tipus de via



- El 15% de la xarxa de carreteres convencionals (de calçada única i un carril per sentit) té un risc 'elevat' o 'molt elevat' d'accident greu o mortal. El nivell de risc en aquestes vies és molt més gran que a les carreteres desdoblades, que no presenten trams d'aquests nivells de risc.
- Les autopistes són les carreteres més segures, amb un 61% de la xarxa amb un índex de risc 'molt baix', mentre que a les autovies és el 59%.

El risc per Comunitats Autònomes

Comunitat	% km Vermells + Negres
Aragó	18%
Astúries	14%
Galícia	11%
Castella i Lleó	10%
Castella-La Manxa	9%
MITJANA ESPANYA	9%
Catalunya	8%
Comunitat Valenciana	6%
Cantàbria	6%
Extremadura	5%
Andalusia	5%
Múrcia	4%
La Rioja	4%
Madrid	0%
Navarra *	0%
País Basc *	0%

- Aragó, amb un 18%, és la Comunitat que té més proporció de km de risc 'elevat' i 'molt elevat' a la seva Xarxa de Carreteres de l'Estat i duplica la mitjana espanyola. No obstant això, els ha reduït en 8 punts en comparació amb l'estudi anterior.
- La segueixen Astúries (14%), Galícia (11%) i Castella i Lleó (10%).
- D'altra banda, Madrid, és l'única Comunitat Autònoma que no té trams d'elevat risc a la seva RCE, seguida per La Rioja i Múrcia amb només un 4%.

* País Basc i Navarra pràcticament no tenen km de carreteres pertanyents a la RCE.

Font: dades EuroRAP

Províncies amb més risc d'accidentalitat

Província	% km Vermells + Negres
OSCA	25%
LLEÓ	25%
TEROL	23%
OURENSE	18%
GIRONA	16%
PALÈNCIA	15%
ASTÚRIES	14%
LLEIDA	14%
ALBACETE	12%
CONCA	12%
LUGO	11%
SALAMANCA	11%
VALÈNCIA	11%
HUELVA	10%
BURGOS	10%
TOLEDO	9%
SARAGOSSA	9%
MITJANA ESPANYA	9%
LA CORUNYA	8%
CASTELLÓ	6%

- A la classificació de les 20 províncies amb més risc, Osca (25%) i Lleó (25%) se situen com les províncies espanyoles amb una major proporció de km amb risc 'elevat' o 'molt elevat'.
- Osca i Lleó, juntament amb Terol i Ourense, tenen una proporció de trams de risc 'elevat' o 'molt elevat' superior al doble de la mitjana espanyola.
- Les comunitats autònomes amb més províncies amb carreteres de risc elevat són Aragó, amb 2 de les seves 3 províncies al top-10, i Catalunya amb 2 de les seves 4 províncies.

Font: dades EuroRAP

ELS TRAMS AMB MÉS RISC D'ACCIDENT DE LA XARXA DE CARRETERES DE L'ESTAT

Els trams amb més risc d'accidentalitat (2017-2019)

Carretera	Província inicial	Punt inicial	Punt final	Província final	Longitud	IMD	Risc 2017-2019	Mitjana anual Acc. MHG
N-240	OSCA	ENCREUAMENT AMB ANTIGA N-240 A BAILLO	L.P. HUESCA-ZARAGOZA	OSCA	13,8	2.226	Molt elevat	1,3
N-541	OURENSE	PRINCIPI Z.U. DE DACON	FINAL Z.U. DE ALMUZARA	OURENSE	10,1	4.217	Molt elevat	1,7
N-345	MÚRCIA	LA UNIÓ	PORTMAN	MÚRCIA	7,2	2.574	Molt elevat	0,7
N-642	LUGO	ENCREUAMENT AMB N-640	ENCREUAMENT AMB N-634	LUGO	8,2	2.316	Molt elevat	0,7
N-550	LA CORUNYA	ENCREUAMENT AMB C-542 A BETANZOS	FINAL Z.U. DE ORDENES	LA CORUNYA	10,1	7.658	Molt elevat	2,7
N-340	MÀLAGA	ENLLAÇ AMB A-7 (MARO)	PRINCIPI Z.U. DE ALMUÑECAR	GRANADA	16,5	4.141	Molt elevat	2,3
N-433	HUELVA	PRINCIPI Z.U. DE CORTEGANA	ENCREUAMENT AMB C.V. A AROCHE	HUELVA	13,7	2.140	Molt elevat	1,0
N-601	LLEÓ	PRINCIPI Z.U. DE VALVERDE ENRIQUE	PRINCIPI Z.U. DE SANTAS MARTAS	LLEÓ	15,1	2.606	Molt elevat	1,3
N-330	VALÈNCIA	UTIEL (CRUCE CON N-3)	PRINCIPI Z.U. DE SINARCAS	VALÈNCIA	22,4	2.223	Molt elevat	1,7
N-260	GIRONA	FINAL Z.U. DE RIPOLL	ENCREUAMENT AMB N-152	GIRONA	62,2	2.458	Elevat	5,0

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles; Acc. MHG: accidents amb morts o ferits greus.

Per elaborar aquest llistat s'han tingut en compte els trams amb una longitud >5km i amb una IMD superior a 2.000 vehicles.

Aquest informe només contempla trams de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, i no inclou vies titularitat d'altres administracions.

Ombrejats en color gris: trams ja presents a l'edició anterior

- El tram de carretera on hi ha una major probabilitat de patir un accident greu o mortal a Espanya es troba a l'**N-240** a la província d'**Osca**, entre l'encreuament amb l'antiga N-240 a Baillo i el límit provincial entre Osca i Saragossa, i té una longitud de 13,8 km.
- Els 10 trams més perillosos d'Espanya pertanyen a carreteres nacionals de calçada única, amb un carril per sentit de circulació.
- Galícia** té 3 dels 10 trams més perillosos de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, mentre que **Andalusia** en té 2. La resta es troben a **Aragó**, **Múrcia**, **Castella** i **Lleó**, la **Comunitat Valenciana** i **Catalunya**.

Les 10 carreteres amb més quilòmetres de risc 'elevat' i 'molt elevat'

Carretera	Quantitat de km negres i vermells
N-630	176,7
N-420	149,8
N-330	112,2
N-234	109,1
N-621	102,8
N-260	101,4
N-6	98,1
N-120	85,1
N-230	76,8
N-502	66,7

- A Espanya, hi ha 55 carreteres que tenen al menys un tram de risc 'elevat' (vermell) o 'molt elevat' (negre).
- No obstant això, la meitat dels km de risc 'elevat' i 'molt elevat', un total de 1.079 km, es concentren en tan sols 10 carreteres.
- Els quilòmetres més perillosos de la N-630 es troben a les províncies d'**Astúries**, **Lleó**, **Zamora**, **Salamanca**, **Càceres**, **Badajoz** i **Sevilla**

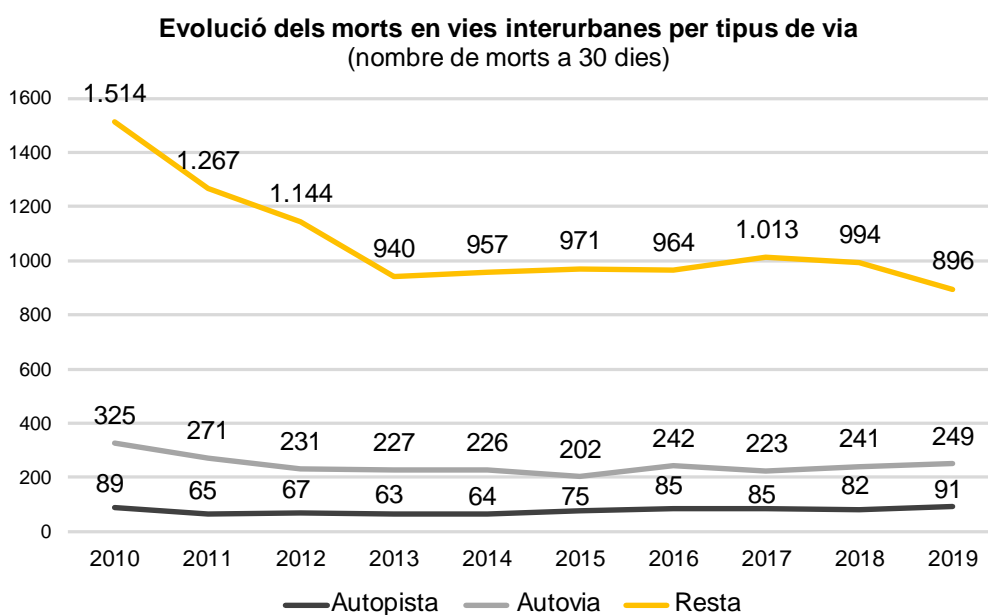
Font: EuroRAP

EVOLUCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT I DEL RISC D'ACCIDENT A LA XARXA DE CARRETERES DE L'ESTAT (2010-2019)

En aquesta edició de l'estudi EuroRAP, el RACC també ha fet una radiografia de l'accidentalitat i del risc de patir un accident greu o mortal a Espanya, així com la seva evolució en els últims 10 anys.

A les carreteres convencionals es produeixen 3 vegades més morts que a les autopistes i autovies

- Entre el 2010 i el 2019, el nombre de morts en accidents de trànsit s'ha reduït significativament, encara que ho ha fet de forma més intensa a les vies convencionals que a les de gran capacitat. Les primeres continuen concentrant més del 72% dels morts.
 - A les vies convencionals és on tenen lloc el major nombre de víctimes mortals. També és en aquestes carreteres on s'ha produït la major reducció, passant de 1.514 morts el 2010 a 896 el 2019 (-41%).
 - A les autopistes és on es produeixen el menor número de víctimes mortals. No obstant això, després d'un període de reducció, en els últims quatre anys la tendència ha estat creixent i el 2019 hi ha hagut 2 morts més que el 2010 (89 vs 91).
 - Les autovies també presenten una tendència alcista en els últims anys, però en comparació amb el 2010 s'hi ha produït una reducció de víctimes mortals del 23% (325 vs 249).

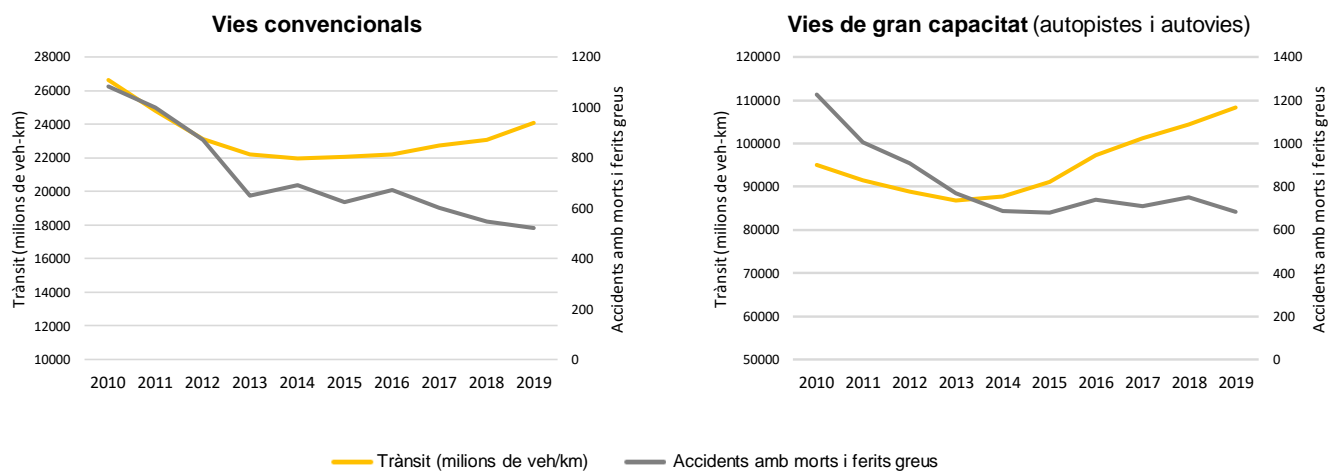


Font: Anuari estadístic de la DGT.

El risc a les carreteres convencionals és 3 vegades més alt que a les autovies i quasi 4 vegades superior que a les autopistes

- Per avaluar el risc de patir un accident greu o mortal, és necessari analitzar dues variables: el nombre d'accidents que es produeixen a la via i el volum de trànsit que hi circula.
 - En els últims 10 anys, s'ha produït un descens general del nombre d'accidents amb víctimes mortals i greus. Aquest descens ha estat més intens a les vies convencionals (-52%) que a les autovies i autopistes (-44%).
 - Al mateix temps, hi ha hagut un augment notable del trànsit a partir de l'any 2013, tant a les vies convencionals (+9% entre 2013 i 2019) com a les de gran capacitat (+25%).
- D'aquestes dades es desprèn que **l'índex de risc ha baixat en el conjunt de les carreteres espanyoles entre els anys 2010 i 2019**:
 - El risc a les autopistes i autovies es manté en "molt baix".
 - I el risc a les carreteres convencionals ha passat de ser "moderat" a "baix".

Evolució del Trànsit i dels accidents amb morts i ferits greus



Font: dades EuroRAP

CONCLUSIONS RACC

- L'objectiu de la UE de reduir un 50% les víctimes mortals en la dècada 2010-2020 està lluny de complir-se a data de 2019, ja que la reducció entre 2010 i 2019 ha estat de només el 29%. Si bé la tendència en els primers anys era la correcta, el descens s'ha estancat des del 2013 i només les limitacions de mobilitat imposades per la pandèmia de la covid-19 poden aconseguir que s'arribi a aquest objectiu, de forma artificial.
- En comparació amb l'última edició de l'estudi, el nombre de quilòmetres amb risc d'accidentalitat 'elevat' o 'molt elevat' ha baixat de l'11,0% al 8,6%, degut al descens dels accidents greus unit a l'increment del trànsit.
- A Espanya, encara queden 2.160 km de risc 'elevat' o 'molt elevat', el que representa el 8,6% dels km de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.
- Les autopistes i les autovies són les vies més segures: el 61% i el 59% dels seus quilòmetres, respectivament, tenen risc 'molt baix' d'accident greu o mortal.
- En canvi, les carreteres nacionals de calçada única, amb un carril per sentit, tenen un 15% dels seus quilòmetres amb un índex de risc 'elevat' o 'molt elevat'.
- Aragó és la Comunitat Autònoma amb una major proporció de km de risc: el 18% dels seus trams de carretera té un risc 'elevat' o 'molt elevat', el doble de la mitjana espanyola (9%).
- A les províncies d'Osca i Lleó, el 25% dels trams de carretera tenen un risc 'elevat' o 'molt elevat', el que supera amb escreix la mitjana nacional, que és del 9%.
- Hi ha 55 carreteres espanyoles amb almenys un tram de risc 'elevat' o 'molt elevat'. No obstant això, només 10 d'elles concentren la meitat (50%) d'aquests km de risc 'elevat' i 'molt elevat'.
- En els últims 10 anys s'ha produït un descens general del nombre d'accidents amb morts i ferits greus, que ha estat més intens a les vies convencionals (-52%) que a les vies de gran capacitat (-44%).
- En el capítol estricte de mortalitat, a les autopistes no hi ha hagut cap millora en la dècada 2010-19.
- Aquest descens ha anat acompanyat d'un augment del trànsit, si bé aquest ha augmentat molt més a les vies de gran capacitat (un 25%) que a les vies convencionals (9%).
- El risc a les autopistes i autovies es manté al nivell "molt baix" mentre que a les convencionals ha passat de "moderat" a "baix" entre 2010 i 2019.
- Malgrat això, el risc a les carreteres convencionals és 3 vegades més alt que a les autovies i quasi 4 vegades superior que a les autopistes.

RECOMANACIONS RACC

- És necessari donar un nou impuls a la seguretat viària a Espanya. En aquest sentit, el RACC va presentar el 2017 les seves propostes “20 mesures per al 2020”. Entre aquestes mesures, destaquen algunes relatives a la carretera:
 - És necessari estendre les inspeccions i auditories de carreteres a tota la xarxa. Aquestes auditories s’han de dur a terme per entitats independents del titular de la via, qualificant-les per estrelles (d’1 a 5) en funció dels seus sistemes de seguretat (barreres, encreuaments segurs, proteccions per a motociclistes, estat del ferm, ponts, etc.).
 - És necessari que Espanya planifiqui que almenys el 90% del trànsit a les carreteres interurbanes circuli per vies de 3 o més estrelles de seguretat, i per a això és necessari recuperar la inversió en manteniment.

- Sobre els fons europeus Next Generation de recuperació econòmica per la pandèmia de la covid-19:
 - El RACC reclama dotar-se d’un fons extraordinari per a la millora dels sistemes de seguretat de les carreteres, optimitzat mitjançant l’aplicació de metodologies cost-benefici com EuroRAP.
 - S’ha de desenvolupar una infraestructura digital de carreteres que permeti connectar vehicles i infraestructures per incrementar la seguretat en situacions de risc (meteorologia extrema, vehicles aturats a la via, presència de vianants o ciclistes, etc.).
 - S’ha de realitzar una actualització de la senyalització d’orientació, amb millores específiques adaptades a una població en envelliment, inclusió de la velocitat a la senyalització dels radars, etc.

Trams viaris estudiats:

- EuroRAP ha estudiat 1.388 trams de carretera, que sumen 25.082 km de la Xarxa de Carreteres de l'Estat (RCE), la xarxa dependent del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana.
- Pels trams analitzats hi circula el 53% de la mobilitat per carretera d'Espanya o, dit d'una altra manera, en ells es recorren més de la meitat dels quilòmetres que anualment fa el parc mòbil del país per carretera.
- L'anàlisi té en compte el nombre d'accidents greus i mortals dels últims tres anys (2017, 2018 i 2019). No inclou dades d'accidentalitat de 2020.

EuroRAP, un referent europeu

- EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) ha adaptat la metodologia d'anàlisi que van crear els tres països líders en l'estadística de seguretat viària a Europa: Gran Bretanya, Suècia i Holanda. Des del 2002, més de 25 països europeus l'han aplicat per analitzar 240.000 km de carreteres, i més de 100 països de tot el món, incloent-hi els Estats Units, la Xina i Austràlia, han analitzat les seves xarxes amb els criteris d'EuroRAP. El 2013, EuroRAP va redefinir els llindars de risc amb la finalitat d'alinejar-se amb la fita de la UE de reduir un 50% la mortalitat per accidents de trànsit durant la dècada 2010-2020.
- A Espanya, EuroRAP realitza un mapa geogràfic sobre el risc que té un conductor de patir un accident mortal o greu en els trams de la xarxa viària, en funció de la intensitat de vehicles que hi circulen i de la longitud del tram, tot fent servir dades dels darrers tres anys complets. Per tant, la metodologia de treball no contempla dades de l'any en curs.
- Des de l'any 2002, el RACC ha inspeccionat sota la metodologia EuroRAP una gran part de les carreteres espanyoles, però també d'altres països d'Europa, Àsia i Amèrica Llatina (Perú, Costa Rica, Xile, Argentina o Paraguai) per contribuir a millorar la seguretat de les xarxes viàries a nivell internacional.

Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. 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 1.193.000 assistències a l'any i gestiona 600.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.