

# **INFORME RACE**

## **Sobre el nivel de riesgo en función de la velocidad en la Red de Carreteras (RCE)**

### **Según un estudio del RACE, el 54% de las carreteras españolas con niveles de riesgo elevado presentan excesos de velocidad**

**Madrid, 12 de abril de 2005. En el 54,16% de los tramos de carreteras con nivel de riesgo medio–alto o alto los conductores exceden los límites de velocidad por encima de lo establecido, según un trabajo realizado por el Real Automóvil Club de España RACE.**

Para la obtención de estos resultados, se ha trabajado con los datos recogidos dentro del programa EuroRAP (2001 – 2003), cruzando estas estadísticas con el Mapa de Velocidades 2003, realizado por el Ministerio de Fomento en las vías más importantes de nuestro país.

Por vías, las autopistas son las carreteras que presentan el porcentaje más alto de tramos con riesgo elevado y velocidades excesivas, con medias de hasta 152,3 kilómetros/hora. Por otro lado, la Nacional 2 (A-2) es la que presenta los porcentajes más bajos, con tan solo siete de los 33 tramos evaluados.

El programa EuroRAP de evaluación del riesgo trabaja con los datos de más de 59.000 accidentes registrados en la Red de Carreteras del Estado (RCE). En este programa se revelaban datos como que a menor Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos, mayor nivel de riesgo; que las intersecciones al mismo nivel aumenta el riesgo frente a las intersecciones a distinto nivel; o que la calzada única aumenta el riesgo frente a las vías de doble calzada.

El RACE, partiendo de las cifras muestrales de los años anteriores (2001-2003) del programa EuroRAP, y con los tramos de las vías que componen el mapa de riesgo, quería ahondar en algunas de las posibles causas de estos niveles de riesgo. Con este criterio, se seleccionaron los tramos de las principales carreteras nacionales en los que se presentaban niveles de riesgo medio–alto y alto según el informe EuroRAP, y se enfrentaron los resultados con el mapa de velocidades 2003 obtenidos en el informe del Ministerio de Fomento.

Una vez detectados los tramos coincidentes, el resultado fue que en el 54,16% de las vías con riesgo elevado se detectaban excesos de velocidad por encima de los límites permitidos. De los puntos evaluados, 111 correspondieron a tramos de nivel de riesgo medio-alto, y 33 a riesgo alto.

Para un análisis por tipo de riesgo, en el estudio consideramos distintos tipos de vías, clasificadas por su velocidad, conforme al articulado recogido en el Reglamento General de Circulación de la Dirección General de Tráfico.

Cuadro de velocidades analizado en el estudio como máximas genéricas.

- Autopistas. Límite de 120 Kilómetros por hora
- Autovías. Límite de 120 Kilómetros por hora
- Carreteras Convencionales. Límite de 100 Kilómetros por hora
- Vías de doble calzada. Límite de 100 Kilómetros por hora

El presente trabajo no es un informe concluyente de la causalidad de la accidentalidad en estas vías, tan sólo trata de identificar algunos de los factores concurrentes que pudieran aparecer a la hora de evaluar el riesgo de las vías. Para un análisis más exhaustivo, habría que analizar, tramo por tramo las infraestructuras, las circunstancias de la vía (retenciones, salidas de la vía...), la climatología, así como la tipología de los siniestros, las horas en las que se han producido, el número de vehículos implicados... En este trabajo se han considerado las velocidades medias recogidas entre los vehículos ligeros, motocicletas y vehículos pesados.

### **Análisis de los datos por denominación de la vía.**

**Autopistas.** 29 tramos de autopista analizados con riesgo elevado, de los cuales 25 presentan excesos de velocidad, lo que supone que un 86,2% de los conductores circulan por encima de los límites.

**Nacional 1 (A-1).** 16 tramos analizados, de los cuales cinco se registran velocidades superiores a las permitidas. En concreto, destaca el tramo comprendido entre el Punto Kilométrico (PK)104 al 146,6, con niveles de riesgo EuroRAP medio-alto y velocidades medias recogidas de hasta 131,45 kilómetros/hora.

**Nacional 2 (A-2).** Se trata de la vía con el menor número de tramos con excesos de velocidad en relación al número total analizado, con tan sólo siete tramos de los 33 valorados, lo que supone un 21,2%. Cabe destacar el tramo con riesgo muy alto, comprendido en el PK 298,95 al 310,87, con casi 125 kilómetros/hora de media.

**Nacional 3 (A-3).** Esta vía presenta pocos tramos coincidentes con EuroRAP, pero en el 67% de éstos se supera la velocidad. Por otra parte, el tramo comprendido entre el PK 200,78 y 224,18 presenta el mayor nivel de riesgo del estudio, con un valor de 400, y una media de 124,7 kilómetros por hora.

**Nacional 4 (A-4).** Con 12 tramos analizados, siete presentan velocidades elevadas, lo que supone un 58,3% de los investigados. Las velocidades más elevadas aparecen en la provincia de Ciudad Real, con un nivel de riesgo de 140,66 (medio-alto).

**Nacional 5 (A-5).** Sin duda, la vía en la que se combina de forma más clara el binomio riesgo y exceso de velocidad en los tramos seleccionados según los criterios de EuroRAP y velocidades de Fomento: el 100% de los tramos presenta una velocidad excesiva, con valores de riesgos de entre 102 y 152.

**Nacional 6 (A-6).** Vía en la que aparecen un mayor número de tramos de riesgo medio-alto y alto, con 35 en total, de los cuales, en 17 se han recogido velocidades por encima de los límites permitidos (un 48,57%).

**Tramos de riesgo medio-alto y alto según velocidad**



### Estudio sobre velocidades y niveles de riesgo

- **Autopistas de peaje y las principales carreteras del Estado**
- **Las velocidades son las recogidas en el Reglamento Gral. Circulación**
- **Se han valorado los ratios superiores a 100 del programa EuroRAP 2001–2003**
- **Ordenadas por vía y provincia, en orden alfabético**
- **El último valor se refiere a la correspondencia del tramo según los valores de Fomento y del Programa EuroRAP**
- **Los valores en fondo verde corresponden al resultado de las velocidades medias obtenidas en 2003 y el nivel de riesgo evaluado en el informe presentado dentro del Programa de evaluación del riesgo EuroRAP referente a los años 2001, 2002 y 2003.**

Carretera	Tipo de carretera	Provincia	PK1	PK2	Vm	Nivel de riesgo EuroRAP	Tramo EuroRAP
AP – 1	Peaje	Burgos	37,04	58,24	131,66	151,15	36,8 - 58
AP – 2	Peaje	Huesca	70,77	113,61	139,85	136,72	70 - 113,7
AP – 2	Peaje	Huesca	113,61	120,48	132,27	156,39	113,7 - 120,5
A – 3	Autopista	Valencia	272,5	275,6	127	114,02	274 - 305,8
A – 3	Autopista	Valencia	275,6	281	127	114,02	274 - 305,8
A – 3	Autopista	Valencia	281	291,8	120	114,02	274 - 305,8
A – 3	Autopista	Valencia	291,8	306	120	114,02	274 - 305,8

A - 3	Autopista	Valencia	348,1	351,5	<b>100</b>	<b>135,31</b>	348,2 - 352
A - 31	Autopista	Albacete	42,79	49,61	<b>142,78</b>	<b>115,84</b>	0 - 49,7
A - 31	Autopista	Cuenca	13	26,15	<b>135,32</b>	<b>115,84</b>	0 - 49,7
A - 31	Autopista	Cuenca	26,15	42,79	<b>148,48</b>	<b>115,84</b>	0 - 49,7
A - 52	Autopista	Pontevedra	273,2	288,7	<b>108</b>	<b>112,16</b>	281,6 - 287,2
A - 52	Autopista	Zaragoza	0	30	<b>129,39</b>	<b>178,68</b>	0 - 30,1
A - 52	Autopista	Zaragoza	30	58,6	<b>129,06</b>	<b>108,81</b>	30 - 57,7
A - 52	Autopista	Zaragoza	58,6	92,1	<b>124,8</b>	<b>145,74</b>	78 - 97
A - 52	Autopista	Zaragoza	92,1	112,5	<b>127,21</b>	<b>100,02</b>	97 - 136,8
AP - 6	Peaje	Segovia	81,84	88,2	<b>138,2</b>	<b>106,83</b>	81,9 - 110,1
AP - 6	Peaje	Segovia	92,35	96,01	<b>152,3</b>	<b>106,83</b>	81,9 - 110,1
AP - 68	Peaje	Logroño	143,34	162,55	<b>135,9</b>	<b>126,21</b>	142,9 - 174,7
AP - 68	Peaje	Logroño	166,52	174,9	<b>148,9</b>	<b>126,21</b>	142,9 - 174,7
AP - 68	Peaje	Zaragoza	249	272	<b>141</b>	<b>113,7</b>	249,1 - 294,8
AP - 68	Peaje	Zaragoza	272	274	<b>142,7</b>	<b>113,7</b>	249,1 - 294,8
AP - 68	Peaje	Zaragoza	274	294	<b>144,5</b>	<b>113,7</b>	249,1 - 294,8
AP - 7	Peaje	Castellón	365,38	391,45	<b>141,1</b>	<b>143,38</b>	364,7 - 405,7
AP - 7	Peaje	Castellón	391,45	407,01	<b>139,6</b>	<b>143,38</b>	364,7 - 405,7
AP - 7	Peaje	Valencia	544,17	558,11	<b>135,73</b>	<b>107,84</b>	544,6 - 588,1
AP - 9	Peaje	Coruña	93,19	94,75	<b>134,83</b>	<b>117,75</b>	93,8 - 110,7
AP - 9	Peaje	Pontevedra	104,05	107,47	<b>133,16</b>	<b>117,75</b>	93,8 - 110,7
AP - 9	Peaje	Pontevedra	107,47	109,92	<b>133,53</b>	<b>117,75</b>	93,8 - 110,7

A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	246,97	253,97	<b>95,49</b>	<b>227,74</b>	246,6 - 262,1
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	253,97	264,77	<b>95,49</b>	<b>227,74</b>	246,6 - 262,1
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	264,77	282,77	<b>95,49</b>	<b>194,65</b>	262,1 - 273,5
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	282,77	286,27	<b>95,49</b>	<b>184,86</b>	273,5 - 296,1
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	286,27	294,75	<b>95,49</b>	<b>184,86</b>	273,5 - 296,1
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	294,75	302,18	<b>81,28</b>	<b>201,43</b>	296,1 - 321,4
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	302,18	317,84	<b>92,14</b>	<b>201,43</b>	296,1 - 321,4
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	317,84	318,89	<b>92,14</b>	<b>201,43</b>	296,1 - 321,4
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	318,89	320,06	<b>92,14</b>	<b>201,43</b>	296,1 - 321,4
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	320,06	321,47	<b>92,14</b>	<b>201,43</b>	296,1 - 321,4
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	330,31	337,01	<b>81,3</b>	<b>319,29</b>	330 - 337
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	140,84	144,5	<b>131,45</b>	<b>116,61</b>	140,8 - 146
A - 1 (N1)	Autovía	Burgos	144,5	146,5	<b>131,45</b>	<b>116,61</b>	140,8 - 146
A - 1 (N1)	Autovía	Segovia	104,14	117,34	<b>128,25</b>	<b>116,55</b>	104,4 - 140,8
A - 1 (N1)	Autovía	Segovia	117,34	130,34	<b>128,25</b>	<b>116,55</b>	104,4 - 140,8
A - 1 (N1)	Autovía	Segovia	130,34	140,84	<b>128,25</b>	<b>116,55</b>	104,4 - 140,8

A - 2 (N2)	Convencional	Barcelona	630,2	631,79	<b>63,19</b>	<b>251,7</b>	630 - 633
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	631,79	633,89	<b>51,99</b>	<b>251,7</b>	630 - 633
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	633,8	635,9	<b>51,99</b>	<b>195,44</b>	633,8 - 635,9
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	635,96	637,42	<b>51,99</b>	<b>180,96</b>	625 - 638
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	637,42	638,98	<b>51,99</b>	<b>180,96</b>	625 - 638
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	638,98	640,33	<b>51,99</b>	<b>130,29</b>	638 - 640
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	640,33	641,81	<b>51,99</b>	<b>172,44</b>	640 - 641
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	641,81	642,04	<b>51,99</b>	<b>163,35</b>	641 - 644
A - 2 (N2)	Doble calzada	Barcelona	642,04	643,49	<b>51,99</b>	<b>163,35</b>	641 - 644
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	686,4	692,54	<b>85,98</b>	<b>104,9</b>	686 - 705
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	692,54	700,64	<b>74,54</b>	<b>104,9</b>	687 - 705

A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	700,64	702,29	<b>74,54</b>	<b>104,9</b>	688 - 705
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	702,29	705,19	<b>74,54</b>	<b>104,9</b>	689 - 705
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	736,41	748,04	<b>106,24</b>	<b>103,94</b>	709 - 755
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	748,04	755,42	<b>130,38</b>	<b>103,94</b>	710 - 755
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	755,42	759,05	<b>78,22</b>	<b>215,08</b>	755 - 779
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	759,05	766,3	<b>70,93</b>	<b>215,08</b>	755 - 779
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	766,3	773,59	<b>70,93</b>	<b>215,08</b>	755 - 779
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	773,59	774,21	<b>40,59</b>	<b>215,08</b>	755 - 779
A - 2 (N2)	Convencional	Gerona	774,21	779,7	<b>40,59</b>	<b>215,08</b>	755 - 779
A - 2 (N2)	Convencional	Huesca	394,46	431,5	<b>99,46</b>	<b>150,6</b>	409 - 433
A - 2 (N2)	Autovía	Huesca	431,5	443,1	<b>128,93</b>	<b>143,47</b>	433 - 446
A - 2 (N2)	Autovía	Lérida	443,1	446,1	<b>120,65</b>	<b>143,47</b>	433 - 446
A - 2 (N2)	Autovía	Soria	167,09	180,8	<b>117,11</b>	<b>143,44</b>	168 - 203
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	180,8	192	<b>119,79</b>	<b>143,44</b>	168 - 203
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	192	204,24	<b>119,79</b>	<b>143,44</b>	168 - 203
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	257,82	273,82	<b>124,94</b>	<b>119,21</b>	259 - 296
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	273,82	298,95	<b>124,94</b>	<b>119,21</b>	259 - 296
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	298,95	310,87	<b>124,94</b>	<b>182,67</b>	296 - 311
A - 2 (N2)	Autovía	Zaragoza	310,87	311,76	<b>117,51</b>	<b>182,67</b>	296 - 311
A - 2 (N2)	Convencional	Zaragoza	344,84	363,84	<b>89,44</b>	<b>138,62</b>	340 - 390
A - 2 (N2)	Convencional	Zaragoza	363,84	391,01	<b>89,44</b>	<b>139,92</b>	390 - 409
A - 2 (N2)	Convencional	Zaragoza	391,01	394,46	<b>89,44</b>	<b>139,92</b>	390 - 409

A- 3 (N3)	Convencional	Cuenca	200,78	224,18	<b>124,7</b>	<b>400,66</b>	197 - 210
A- 3 (N3)	Convencional	Cuenca	224,18	235,55	<b>124,7</b>	<b>117,27</b>	225 - 239
A- 3 (N3)	Convencional	Valencia	259	262,5	<b>125,7</b>	<b>143,61</b>	255 - 279
A- 3 (N3)	Convencional	Valencia	262,5	267,3	<b>78,17</b>	<b>143,61</b>	255 - 279
A- 3 (N3)	Convencional	Valencia	267,3	275	<b>78,17</b>	<b>143,61</b>	255 - 279
A- 3 (N3)	Convencional	Valencia	275	279,5	<b>125,7</b>	<b>143,61</b>	255 - 279

A - 4(N4)	Convencional	Cádiz	628,39	634,53	<b>87,05</b>	<b>176,06</b>	628 - 640
A - 4(N4)	Convencional	Cádiz	634,53	639,26	<b>87,05</b>	<b>176,06</b>	628 - 640
A - 4(N4)	Convencional	Cádiz	654,95	661,1	<b>87,05</b>	<b>118,92</b>	654 - 664
A - 4(N4)	Autovía	Ciudad Real	200,37	224,2	<b>127,85</b>	<b>140,66</b>	197 - 230
A - 4(N4)	Autovía	Ciudad Real	224,2	232,57	<b>127,85</b>	<b>140,66</b>	197 - 230
A - 4(N4)	Autovía	Ciudad Real	232,57	245,17	<b>127,85</b>	<b>147,79</b>	230 - 265
A - 4(N4)	Autovía	Jaen	245,17	292,74	<b>113,36</b>	<b>147,79</b>	230 - 265
A - 4(N4)	Autovía	Jaen	300,15	311,65	<b>121,75</b>	<b>100,86</b>	300 - 346
A - 4(N4)	Autovía	Jaen	311,65	323,65	<b>121,75</b>	<b>100,86</b>	300 - 346
A - 4(N4)	Autovía	Jaen	323,65	331,65	<b>121,75</b>	<b>100,86</b>	300 - 346
A - 4(N4)	Autovía	Jaen	331,65	346,55	<b>121,75</b>	<b>100,86</b>	300 - 346
A - 4(N4)	Convencional	Sevilla	587,07	615,9	<b>88,63</b>	<b>119,84</b>	585 - 614

A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	178,66	188,66	<b>124,6</b>	<b>102,34</b>	178 - 232
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	188,66	192,66	<b>124,6</b>	<b>102,34</b>	178 - 232
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	192,66	200,66	<b>124,6</b>	<b>102,34</b>	178 - 232
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	200,66	207,66	<b>124,6</b>	<b>102,34</b>	178 - 232
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	207,66	232,66	<b>124,6</b>	<b>102,34</b>	178 - 232
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	232,66	251,71	<b>124,6</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	251,71	254,71	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	254,71	261,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287

A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	261,21	269,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	269,21	272,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	272,21	277,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	277,21	281,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287
A - 5(N5)	Autovía	Cáceres	281,21	287,21	<b>123,58</b>	<b>152,44</b>	232 - 287

A - 6(N6)	autopista	Avila	110,08	111,78	<b>125,1</b>	<b>151,86</b>	110 - 141
A - 6(N6)	autopista	Avila	111,78	136,97	<b>125,1</b>	<b>151,86</b>	110 - 141
A - 6(N6)	Convencional	Avila	88,5	92,5	<b>109,35</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	Convencional	Avila	97,98	102	<b>109,35</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	Convencional	Avila	102	108,26	<b>109,35</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	Doble calzada	Avila	108,26	108,67	<b>109,35</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	Doble calzada	Avila	108,67	109,09	<b>109,35</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	autopista	Avila	109,09	110,08	<b>125,1</b>	<b>163,4</b>	89 - 110
A - 6(N6)	Convencional	Coruña	577,35	590,06	<b>70,15</b>	<b>152,18</b>	575 - 595
A - 6(N6)	Doble calzada	Coruña	590,06	591,3	<b>70,15</b>	<b>152,18</b>	575 - 595
A - 6(N6)	Doble calzada	Coruña	591,3	595,17	<b>85,3</b>	<b>152,18</b>	575 - 595
A - 6(N6)	Convencional	León	324,86	326,86	<b>94,41</b>	<b>147,06</b>	325 - 340
A - 6(N6)	Convencional	León	326,86	349,3	<b>94,41</b>	<b>147,06</b>	325 - 340
A - 6(N6)	Convencional	León	390,5	400,37	<b>97,1</b>	<b>120,7</b>	390 - 432
A - 6(N6)	Convencional	León	400,37	407,37	<b>81,62</b>	<b>120,7</b>	390 - 432
A - 6(N6)	Convencional	León	407,37	432,1	<b>81,62</b>	<b>120,7</b>	390 - 432
A - 6(N6)	Convencional	Lugo	494,05	497,81	<b>90,59</b>	<b>248,7</b>	494 - 504
A - 6(N6)	Convencional	Lugo	497,81	502,46	<b>75,9</b>	<b>248,7</b>	494 - 504
A - 6(N6)	Doble calzada	Lugo	502,46	504,15	<b>75,9</b>	<b>248,7</b>	494 - 504
A - 6(N6)	Convencional	Lugo	504,15	506,39	<b>75,9</b>	<b>180,97</b>	504 - 515
A - 6(N6)	Convencional	Lugo	506,39	510,39	<b>84,33</b>	<b>180,97</b>	504 - 515
A - 6(N6)	Convencional	Lugo	510,39	516,18	<b>84,33</b>	<b>180,97</b>	504 - 515
A - 6(N6)	Convencional	Madrid	48,91	56,97	<b>69,9</b>	<b>148,09</b>	49 - 61,2
A - 6(N6)	Convencional	Segovia	56,97	62,44	<b>62,08</b>	<b>148,09</b>	49 - 61,2
A - 6(N6)	Convencional	Segovia	62,44	83,66	<b>91,11</b>	<b>195,4</b>	61 - 75
A - 6(N6)	Convencional	Segovia	83,66	84,42	<b>86,29</b>	<b>239,14</b>	75 - 89,1
A - 6(N6)	Convencional	Segovia	84,42	88,5	<b>102,99</b>	<b>239,14</b>	75 - 89,1
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	170,77	175,77	<b>125,1</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	175,77	179,2	<b>125,1</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	179,2	181,77	<b>125,1</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	181,77	183,91	<b>128</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	183,91	187,91	<b>128</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	187,91	213,99	<b>128</b>	<b>112,1</b>	173 - 204
A - 6(N6)	Autovía	Valladolid	213,99	225,25	<b>128</b>	<b>103,56</b>	204 - 234
A - 6(N6)	Autovía	Zamora	225,25	240,25	<b>129,4</b>	<b>103,56</b>	204 - 234

## Consideraciones al estudio: metodología

### 1. Distribución de tramos según el Índice de Riesgo. Programa EuroRAP

Al analizar cómo se distribuyen los tramos de la RCE en función del Índice de riesgo, se observa que un 46% de los tramos presentan un riesgo bajo o medio-bajo, y sólo un 23% de los tramos presentan riesgo alto o medio-alto.

La distribución de los tramos es la que se muestra en la tabla y gráfico siguientes:

Índice de Riesgo	Nº tramos	%
Bajo	24	3,08
Medio-bajo	339	43,46
Medio	244	31,28
Medio-alto	145	18,59
Alto	28	3,59

## **2. El análisis de los datos a través del programa EuroRAP**

El programa EuroRAP forma parte de un proyecto europeo realizado por clubes de automovilistas, llamado EURO-TEST, que se inició en el año 2000, y en el que los datos de la Red de Carreteras del Estado se introdujeron por primera vez en el año 2002, realizándose el análisis de los datos de accidentalidad del periodo 1999-2001.

En la segunda campaña de resultados en la Red de Carreteras del Estado, se han analizado (manteniendo los tramos de la campaña anterior) los datos de accidentalidad referentes al periodo 2001-2003, habiendo por tanto un salto en el tiempo de 1 año.

## **3. Metodología de EuroRAP**

La metodología seguida para la elaboración de los resultados es la establecida por el Transport Research Laboratory, que además es la utilizada en Gran Bretaña y Suecia. En ella no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las posibles irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos.

La metodología se estructura en base a un "Índice de Riesgo" definido como el número de accidentes mortales y graves ocurridos en un tramo por cada 1000 millones de vehículos kilómetro.

Para la tramificación de la Red de Carreteras del Estado se ha atendido a ciertos criterios de homogeneidad en cuanto a la tipología de la vía, el tipo de intersecciones que presenta y la existencia de tramos con calzada única o calzadas separadas.

Se han analizado un total de 59.536 accidentes con víctimas ocurridos en la RCE en el periodo considerado, 2001-2003, de los que se han extraído los accidentes mortales y los accidentes con heridos graves, y se han asignado a los 1.092 tramos de vías en los que se estructuró la Red de Carreteras del Estado en la primera Campaña.

El Índice de Riesgo, definido como el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en el periodo 2001-2003 por cada 1.000 millones de veh-km, se agrupa por colores, atendiendo a la clasificación siguiente:

<b>BAJO</b>	<b>Verde oscuro</b>	<b>0,0&lt;IR&lt;15,0</b>
<b>BAJO-MEDIO</b>	<b>Verde</b>	<b>15,0&lt;IR&lt;61,6</b>
<b>MEDIO</b>	<b>Amarillo</b>	<b>61,6&lt;IR&lt;106</b>
<b>MEDIO-ALTO</b>	<b>Rojo</b>	<b>106&lt;IR&lt;180</b>
<b>ALTO</b>	<b>Negro</b>	<b>IR&gt;180</b>

#### **4. Lo que dice la normativa española en materia de límites de velocidad**

Regulada por el REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Su artículo 48, recoge las Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

“1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a) Para automóviles:

1º En autopistas y autovías: turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 100 kilómetros por hora; camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos, 90 kilómetros por hora ; restantes automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

2º En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas últimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para algunos de los sentidos de circulación: turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 90 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, autocaravanas, vehículos articulados y automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

3º En el resto de las vías fuera de poblado: turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas y cuadriciclos asimilados a motocicletas, 90 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 80 kilómetros por hora ; camiones, tractocamiones, autocaravanas, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 70 kilómetros por hora.

4º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, 70 kilómetros por hora.

- b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado, la velocidad máxima, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado, será de 80 kilómetros por hora.

- c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

1º Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora.

2º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos ; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

- d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.
- e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.
- f) Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.
- g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.”

### **Documentación y fuentes consultadas:**

- ❖ Estudio sobre evaluación del riesgo en la Red de Carreteras del Estado a través del Programa EuroRAP (2001-2003)
- ❖ Estudio sobre velocidades medias 2003. Ministerio de Fomento.
- ❖ Mapa de tráfico y velocidades medias 2001. Castilla y León.
- ❖ Ministerio de Fomento. Subdirección de Planificación.
- ❖ Reglamento General de Circulación. Dirección General de Tráfico.

**Dirección Comunicación Corporativa  
Real Automóvil Club de España RACE  
91 594 77 02**