



El SEGURA III s'emmarca dins del Programa de Seguretat Viària d'**abertis**.

## L'AP-7: UNA AUTOPISTA CADA COP MÉS SEGURA

La concessionària **aumar** recull i analitza, de manera sistemàtica des de 1981, la informació de les característiques i condicions en què es produeixen els accidents a les seves vies

Text: **aumar** Foto: David Campos

L'**Institut de Trànsit i Seguretat Viària** de la Universitat de València (INTRAS) i **aumar** han presentat els resultats del SEGURA III, el tercer estudi que s'ha realitzat al voltant de la conducció, la seguretat i el comportament al volant dels conductors a l'autopista AP-7, i que s'emmarca dins del Programa de Seguretat Viària d'**abertis**. Aquest estudi recull les dades del període 1981-2003.

El projecte SEGURA III planteja com a objectiu principal conèixer de forma rigorosa les característiques de l'accidentalitat i la seguretat a l'autopista, així com realitzar-ne el seguiment i l'avaluació per tal de millorar la seva seguretat.

L'estudi es basa en el tractament i l'anàlisi de les dades contingudes als informes

d'accidents elaborats per **aumar**. S'han recollit més de 70 variables amb les quals s'han realitzat més de 800 combinacions creuades.

L'anàlisi general de l'evolució de l'accidentalitat a l'AP-7 (al tram gestionat per **aumar**, de Tarragona a Alacant) posa de manifest com a principal conclusió que les condicions de seguretat detectades a l'autopista són clarament positives, i han millorat notablement de manera progressiva des de l'any 1981 fins a l'actualitat.

Gràcies a aquests estudis s'ha pogut constatar que existeix una important reducció de l'accidentalitat, de la seva gravetat, així com de la mortalitat, en relació al volum de trànsit. És de destacar que els índexs de perillositat

dels darrers tres anys són els més baixos des que es van iniciar aquests estudis l'any 1981 i fins 2003.

Durant aquest període s'ha observat una disminució al voltant del 70% del nombre de víctimes lleus, greus i mortals, en funció del volum de trànsit.

Per les seves característiques, les autopistes de peatge són les vies més segures del país. Per la seva rapidesa, comoditat i serveis, milions de persones les escullen per realitzar tant trajectes llargs com curts. En el cas d'**aumar**, el 22% del volum de trànsit de les autopistes de peatge de tot l'estat l'abarca aquesta concessionària a l'AP-7, la intensitat mitja diària de la qual va créixer un 40% des de 1998 a 2003 a la zona nord Tarragona-València i un 64% a la zona sud València-Alacant.

### Sinistralitat per sota de la mitjana

L'autopista AP-7 va acumular un volum de trànsit superior als 15.100 milions de vehicles per kilòmetres en el període 1999-2003. Aquesta magnitud

d'increment de vehicles podria fer pensar que també va unit a un creixement de la sinistralitat, però no és així. Les autopistes gestionades per **aumar** mostren un índex de mortalitat inferior al registrat per la mitjana d'autopistes espanyoles (9,8 morts cada 100 accidents amb víctimes, davant d'11 de la mitjana espanyola), i també és inferior al d'altres autopistes europees com les

de Polònia, Dinamarca, Hongria, Finlàndia, República Txeca o Irlanda.

Així mateix, s'ha pogut constatar que la major part dels accidents (el 83,2%) es produeix en condicions ambientals òptimes, degut a les bones condicions climàtiques habituals a l'entorn de l'AP-7. Aquestes bones condicions són les més favorables perquè hi hagi una distracció en la conducció,

causa que s'ha revelat com una de les més freqüents en els accidents analitzats. A més, les bones condicions climatològiques, curiosament, també es relacionen amb els accidents de més gravetat. Tot i això, amb mal temps, la causa "velocitat inadequada o excessiva" adquireix major rellevància, fet que indica una mala adaptació de la conducció a les condicions meteorològiques desfavorables.

En trajectes llargs és recomanable descansar cada dues hores per evitar la somnolència durant la conducció.



## CONCLUSIONS

De l'estudi de l'accidentalitat, SEGURA III, a l'autopista AP-7 d'**aumar** entre 1999 i 2003 són moltes les conclusions que es poden extreure, d'entre les quals destaquen les següents:

- Al període estudiat, es calcula que s'han vist implicats en accidents 62 vehicles cada 100 milions de vehicle/kilòmetre.
- S'han registrat 9.253 accidents, dels quals, el 24% són accidents amb víctimes i el 76% són només danys materials. En aquests accidents s'han vist implicades 19.239 persones.
- El 18,6% dels accidents amb víctimes són sortides de via per la vora de la calçada pròpia; el 18,16% xocs contra la tanca protectora esquerra; i pràcticament el 14% topades. Aquests tipus d'accidents acumulen aproximadament el 50% dels sinistres.
- Les sortides per la vora de la calçada pròpia i els xocs contra tanca protectora esquerra i dreta causen més del 35% de morts totals.
- En relació amb les causes, la distracció (28,3%) és la principal causa d'accidents amb víctimes juntament amb la son o l'esvaïment (14,4%) i la rebotada (11,2%). Aquestes tres causes agrupen més del 50% dels accidents amb víctimes.
- Després de les descrites anteriorment es troba la velocitat inadequada o excessiva amb el 7,32% i els avançaments.
- Un de cada quatre accidents mortals a l'autopista és a causa d'una distracció, i així és la principal causa de defunció. Les rebotades impliquen 1 de cada 10 morts.