

NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb més accidents mortals i greus de moto es concentren a la Regió Metropolitana de Barcelona

Les motos estan involucrades en el 44% dels accidents de trànsit amb víctimes mortals i ferits greus, malgrat representar un 2,3% de la mobilitat

En el cas dels accidents mortals, les motos participen en el 30% del total de sinistres.

- *En el trienni 2020-2022 els accidents greus i mortals han disminuït un 7,0%, mentre que la mobilitat global ha augmentat lleugerament, un 0,4%. Aquestes variacions fan que la perillositat hagi disminuït un 7,4% en el global de la xarxa viària analitzada.*
- *El 24% de la xarxa viària analitzada presenta un risc “alt” i “molt alt” d’accident greu o mortal, el que representa un punt percentual menys respecte al trienni anterior. Per demarcacions, Lleida és la que té el percentatge de km amb risc “alt” i “molt alt” més elevat (28%) i Girona i Tarragona són les que tenen els percentatges més baixos (21%).*
- *El tram que acumula més accidentalitat greu per km es troba a l’A-2 entre l’enllaç amb l’AP-2 i l’enllaç amb la B-20, B-10 i C-32 (es tracta de la continuació de la ronda Litoral al seu pas pel Baix Llobregat). Durant el trienni analitzat s’han donat 11 accidents greus i mortals en un tram que compta amb 6,6 km.*
- *El tram amb més concentració d’accidents de vehicles pesants se situa a l’AP-7, entre l’enllaç de la C-60 i l’enllaç al Papiol, el que es deu especialment a l’elevada sinistralitat de la via l’any 2022 condicionada per la fi dels peatges.*

Barcelona, 18 de desembre de 2023 – El RACC ha presentat la 22a edició de l'estudi d'avaluació de carreteres **EuroRAP**, que analitza un any més l'accidentalitat a la xarxa viària catalana. El RACC i altres clubs europeus membres de la Federació Internacional de l'Automòbil (FIA) avaluen cada any amb aquesta metodologia les xarxes viàries de països d'arreu del món. A Catalunya, l'estudi compta amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit, del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Barcelona. 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 compara el nombre d'accidents greus i mortals que hi

NOTA DE PREMSA

ha hagut els últims 3 anys en un tram de carretera amb el volum de vehicles que hi circulen (en termes d'intensitat mitjana diària de trànsit, IMD).

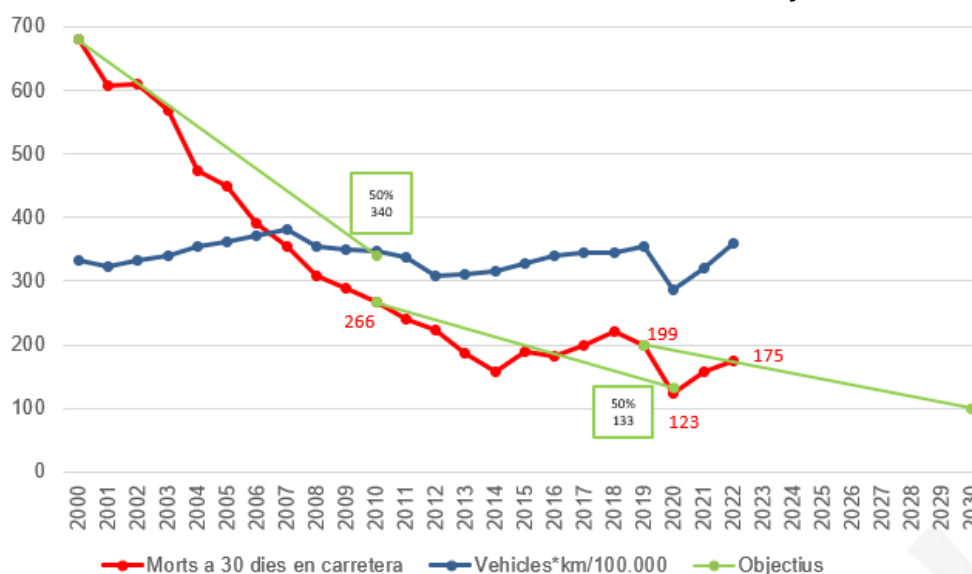
L'estudi EuroRAP es publica cada any a Catalunya des del 2002 i **analitza més de 6.300 km de carreteres interurbanes** de titularitat estatal, autonòmica i de les diputacions, on es concentra el 92% de la mobilitat del territori i on tenen lloc el 74% dels accidents amb ferits greus i víctimes mortals. *(Més informació sobre EuroRAP a l'última pàgina).*

Evolució de les víctimes mortals a Catalunya des de l'any 2000

La necessitat de millorar la seguretat de les carreteres i, com a conseqüència, de reduir la sinistralitat és clau al nostre país i a la resta d'Europa. La inversió en les infraestructures i l'impuls de la formació i les campanyes de sensibilització adreçades als conductors de tota mena de vehicles són fonamentals per assolir aquestes millores. A Catalunya, la gravetat dels accidents s'ha reduït en les últimes dues dècades, si ens fixem en les xifres de víctimes mortals, l'any 2000 gairebé arribaven a les 700 i el darrer any complet registrat s'han situat en 175.

La Unió Europea estableix per cada dècada l'objectiu de reduir a la meitat les víctimes en carretera. L'esclat de la COVID-19 va contribuir a que es complissin aquests objectius fins l'any 2020, reduint un 54% els morts en accidents de trànsit respecte el 2010. Passat l'efecte pandèmia i recuperada la mobilitat, el nombre de morts a la carretera torna a créixer, sense assolir però la taxa de víctimes de 2019.

Víctimes mortals a 30 dies i evolució de la mobilitat (vehicles/km) a les carreteres interurbanes de Catalunya



L'anàlisi EuroRAP de la xarxa viària catalana arriba enguany a la seva 22a edició, en què s'ha analitzat el trienni 2020-2022. Respecte a l'edició anterior, que avaluava el trienni 2019-2021,

NOTA DE PREMSA

el risc s'ha reduït un 7,4%, mantenint-se en paràmetres baixos. Aquesta disminució resulta de la reducció del nombre d'accidents amb morts i ferits greus, que han passat de 547 a 509 (una reducció del 7%) de mitjana, i d'un lleu augment de la mobilitat del 0,4%, encara condicionada pel context de pandèmia el 2020 i part del 2021.

	2019-2021	Diferència	2020-2022
Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus	547	-7,0%	509
Mobilitat (vehicles*km)	29,6	0,4%	29,8
Índex de Risc	18,5	-7,4%	17,1

Dades: Xarxa EURORAP

És important subratllar que la presència de motoristes en els accidents mortals i amb ferits greus continua sent molt elevada en el trienni 2020 – 2022. De fet, en **el 44% de tots els accidents de trànsit d'aquest tipus hi ha hagut com a mínim una moto o ciclomotor involucrades, malgrat que representen només un 2,3% de la mobilitat global en carretera a Catalunya**. En el cas dels accidents mortals, les motos participen en el 30% del total de sinistres.

Un 2023 millor que el 2022, però amb major mortalitat de motoristes

Les dades de sinistralitat de 2023 presenten una reducció de les xifres en relació tant al 2022 com al 2019. Fins al 30 de novembre, han mort 139 persones en 126 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya, el que suposa una reducció del 7% en el nombre de morts i del 7,5% en els sinistres mortals respecte el mateix període de 2022. Si es compara amb el 2019, la reducció és del 17% pel que fa a les víctimes mortals i del 18% pel que fa als accidents.

Tot i així, les víctimes que pertanyen a col·lectius vulnerables –motoristes, vianants i ciclistes– augmenten i representen el 48% del total fins el 30 de novembre de 2023 (44% l'any passat). Tot i que han mort cinc vianants menys (12) i un ciclista menys (5) respecte el mateix període de l'any passat, les víctimes mortals motoristes s'han incrementat fins a 51 morts (44 en el mateix període de l'any passat), el que representa un 37% de les víctimes mortals d'aquest 2023.

NOTA DE PREMSA

Risc de patir un accident greu o mortal

- A Catalunya el **24% de la xarxa viària analitzada** presenta un risc “alt” i “molt alt” d’**accident greu o mortal**, el que suposa un punt percentual menys respecte al trienni anterior.
- D’altra banda, **els quilòmetres amb risc “molt baix” i “baix” han crescut del 53% al 60%**. Els trams amb risc “mitjà” han baixat significativament (passant del 22% al 16%).
- Les carreteres convencionals acumulen la totalitat dels trams amb risc “molt alt” i “alt” i quasi la totalitat dels de risc “mitjà”. En canvi, a les carreteres desdoblades pràcticament tots els trams són de risc “baix” o “molt baix”.

Distribució dels quilòmetres segons el seu nivell de risc, per demarcacions

Demarcació/Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	27% (23%)	36% (32%)	12% (18%)	8% (11%)	16% (16%)
Girona	30% (25%)	33% (30%)	16% (24%)	6% (10%)	15% (12%)
Lleida	17% (13%)	29% (32%)	26% (27%)	13% (20%)	15% (8%)
Tarragona	33% (23%)	33% (33%)	13% (24%)	15% (12%)	6% (8%)
Catalunya	26% (21%)	34% (32%)	16% (22%)	10% (13%)	14% (12%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP.
Entre parèntesis, les dades de l'anterior trienni 2019-2021.

- Globalment, els km amb risc “alt” o “molt alt” disminueixen un 1% al conjunt de Catalunya:
 - **Lleida es manté com la demarcació amb el percentatge més elevat de km amb risc “alt” i “molt alt” (28%)**, el mateix percentatge que en el trienni passat.
 - Girona i Tarragona són les demarcacions amb els percentatges més baixos de km amb risc “alt” i “molt alt” (21%).
 - **Tarragona és l’única demarcació on s’incrementa el nombre de km amb risc “alt” i “molt alt” (un 1%)**.
 - Barcelona és la demarcació on els km amb risc “alt” i “molt alt” baixen més (3 punts). A Girona baixen en 1 punt.

NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal a Catalunya (2020-2022)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.709	Convencional	Barcelona	3,7	Molt alt
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.357	Convencional	Barcelona	2,0	Molt alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.456	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	6.544	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	l'Estartit	5,5	7.915	Convencional	Girona	1,0	Alt
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	12.025	Convencional	Girona	3,0	Alt
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	5.484	Convencional	Tarragona	1,0	Alt
C-243a	St. Sadurní d'Anoia (X BP-2151)	Vilafranca del Penedès (X C-15)	10,5	7.624	Convencional	Barcelona	1,7	Alt
C-13	Lleida (X LL-11)	La Sentu de Sió (X C-26)	26,4	6.692	Convencional	Lleida	3,7	Alt
BP-2151	St. Sadurní d'Anoia (X C-243a)	St. Pere de Riudebitlles (X C-15)	9,5	5.095	Convencional	Barcelona	1,0	Alt

En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Mitjana acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb morts i ferits greus

- Els 10 trams amb més risc d'accident són vies convencionals de calçada única, com en estudis passats.
- Dels 10 trams amb més risc d'accident, 3 tenen risc d'accident "molt alt" i tots es troben a la demarcació de Barcelona.
- Del total, 4 trams ja apareixien al llistat dels 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal en l'últim Estudi EuroRAP (ombrejats en color gris).
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) torna a situar-se com el tram amb l'índex de risc més alt, donada l'elevada accidentalitat de motos que presenta. En el 91% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- Dels 10 trams d'aquesta llista, 6 pertanyen a la demarcació de Barcelona, 2 a la de Girona i 1 a la Tarragona. La demarcació de Lleida, que no apareixia l'any passat, en l'edició actual hi té 1 tram.

NOTA DE PREMSA

Els trams amb menys risc a Catalunya (2020-2022)

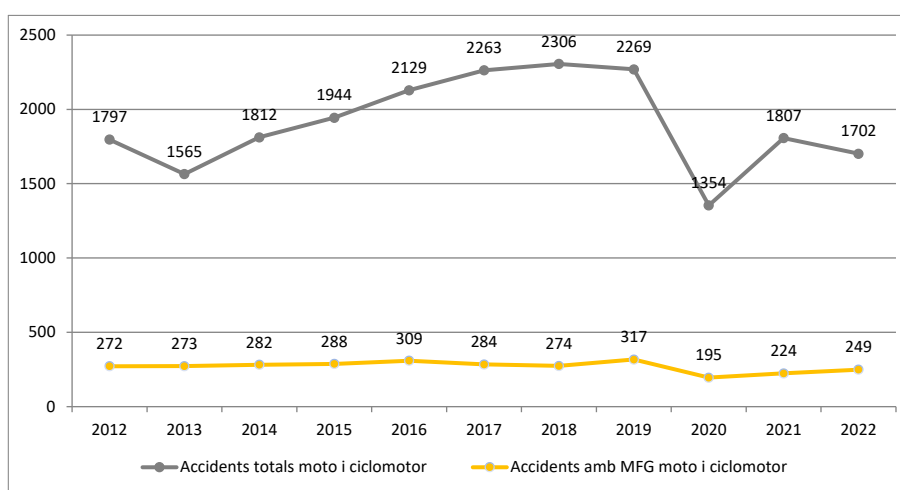
Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD ▼	Tipus de via	Demarcació	Mitjana an. acc. MiFG	Risc
C-42	L'Aldea (X AP-7, X N-235)	Tortosa (X C-12)	10,945	17.712	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	16.299	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,548	15.272	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
A-26	Inici A-26	Inici variant Olot	19,749	13.712	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-153	Vic (final nucli urbà)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	12.708	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
C-16	Terrassa (Inici concessió, X BP-1213)	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	32,082	12.661	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,390	11.268	A. Peatge	Lleida	0,0	Molt baix
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclavament Llívia	6,103	6.468	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	5.517	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix

En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Mitjana acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb morts i ferits greus

- La C-42 entre l'Aldea i Tortosa és el tram amb menys risc d'accidents de tot Catalunya. Tot i la seva elevada intensitat (més de 17.700 vehicles diaris), no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- 3 trams corresponen a carreteres convencionals, dels quals 1 no sortia en l'edició anterior: el corresponent a l'N-154, entre Puigcerdà i l'enclavament de Llívia.
- Aquest any, 795 km tenen un risc igual a zero (187 km més que en el trienni anterior). Per tant, en el 12,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

Anàlisi de l'accidentalitat de moto i ciclomotor



Es tenen en compte tots els accidents on ha estat involucrada una moto o ciclomotor. Dades Xarxa EuroRAP.

NOTA DE PREMSA

- L'any 2020 la COVID-19 va suposar una caiguda del 40% dels accidents totals en moto/ciclomotor respecte l'any anterior. El 2021 el nombre total d'accidents en moto/ciclomotor va tornar a augmentar, però els accidents més greus van mantenir els valors més baixos dels últims 10 anys. El 2022 hi ha un repunt dels accidents amb morts i ferits greus de motos, però disminueixen els accidents totals d'aquest tipus de vehicles.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 44% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor, si bé aquesta tipologia de vehicles representaria només un 2,3% de la mobilitat global en carretera.

Trams amb més accidents de motos i ciclomotors per km (2020-2022)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / Km ▼	% Acc. Moto / Total
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	88.107	Desdoblada	Barcelona	0,52	97%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.851	Desdoblada	Barcelona	0,45	82%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	84.258	Desdoblada	Barcelona	0,34	88%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	121.115	Desdoblada	Barcelona	0,33	78%
C-58	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	81.445	Desdoblada	Barcelona	0,32	76%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	64.892	Desdoblada	Barcelona	0,32	88%
B-30	Sant Cugat del Vallés	Barberà	11,9	53.610	Desdoblada	Barcelona	0,31	85%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.709	Comarcal	Barcelona	0,29	91%
C-59	Mollet del Vallès (X C-33)	Palau de Plegamans (X C-155)	6,1	31.370	Bàsica	Barcelona	0,27	83%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	117.316	Desdoblada	Barcelona	0,24	90%

En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Mitj. acc. moto MiFG / km = Mitjana anual d'accidents de moto amb morts i ferits greus dividit per la longitud del tram

*El tram de la C-58 no inclou el carril BUS -VAO

- El 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 13,6% dels quilòmetres estudiats a EuroRAP (868 km).
- 8 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat.
- A excepció de la BP-1417, totes les carreteres presenten IMD superiors a 20.000 vehicles.
- Tots els trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona. En 8 trams d'aquesta llista, els accidents amb motos i ciclomotors involucrats arriben a representar més del 80% dels accidents mortals i greus.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de vehicles pesants per km (2020-2022)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / km ▼	% Acc. Pesants
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	96.159	A. Peatge	Barcelona	0,12	43%
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.167	Local	Barcelona	0,11	33%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	112.889	Desdoblada	Barcelona	0,10	18%
N-340	Inici variant Vilafranca	Final variant Vilafranca	11,3	22.910	Bàsica	Barcelona	0,09	33%
C-65	Cassà de la Selva (X C-25, X GI-6)	Girona (X A-7, X N-IIa)	8,8	23.833	Bàsica	Girona	0,08	40%
A-2	Cervera (enllaç C-25)	Panadella (enllaç B-100)	14,1	21.205	Desdoblada	Lleida	0,07	100%
A-2	Inici variant Lleida	Final variant Lleida (X L-11)	33,4	22.194	Desdoblada	Lleida	0,07	39%
C-55	Abrebra (X A-2)	el Borràs (Castellvell i el Vilar) (X C)	15,4	16.758	Bàsica	Barcelona	0,06	27%
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	77.850	Desdoblada	Barcelona	0,06	27%
T-11	Inici variant Reus	Final variant Reus (X N420A)	10,6	25.451	Desdoblada	Tarragona	0,06	67%

En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Mitj. acc. Pesants MiFG / km = Mitjana anual d'accidents de vehicles pesants amb morts i ferits greus dividit per la longitud del tram.

- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants se situa a l'AP-7, en el tram entre l'enllaç de la C-60 i l'enllaç al Papiol, que l'any passat ocupava la cinquena posició del llistat. Aquest fet es deu especialment a l'elevada sinistralitat de la via l'any 2022 condicionada per la fi dels peatges.
- 6 dels 10 trams totals d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat i 3 corresponen a l'A-2.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12,3% dels quilòmetres (786 km).
- L'únic tram de l'N-340 que apareix és el de la variant de Vilafranca del Penedès i no n'hi ha cap de la demarcació de Tarragona, com ja sortia a l'estudi de l'any passat i a diferència d'altres previs.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de bicicleta per km (2020-2022)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	% Acc. Bici / Total
N-340	B-24, Cervelló (enllaç)	Enllaç B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.386	Bàsica	Barcelona	0,16	33%
BP-1413	Cerdanyola del Vallès (Rotonda Parc Tecnològic)	St. Cugat del Vallès (X BP-1417)	2,4	9.748	Comarcal	Barcelona	0,14	100%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	19.813	Local	Barcelona	0,11	40%
C-31C	St. Boi de Llobregat (X B-201)	El Prat de Llobregat (X C-31)	3,0	34.523	Desdoblada	Barcelona	0,11	50%
BV-5106	La Roca del Vallès (X BV-5001)	Argentona (X C-1415c)	10,3	1.323	Local	Barcelona	0,10	100%
TV-2126	Bellvei (X N-340)	Calafell (X C-32)	3,6	4.361	Local	Tarragona	0,09	50%
C-31	Castelldefels (enllaç C-32 i C-246)	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	13,1	34.952	Desdoblada	Barcelona	0,08	43%
C-352	Granollers (X N-152a)	Canovelles (X C-17)	9,1	18.373	Desdoblada	Barcelona	0,07	67%
GI-610	Roses (X C-260)	Vilajuïga (X GI-604)	9,5	5.943	Comarcal	Girona	0,07	100%
BV-5103	X C-35	Dosrius (X B-510)	5,0	714	Local	Barcelona	0,07	100%

En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Es tenen en compte tots els trams

Mitj. Acc. Bici / km= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus de bicicleta dividit per la longitud del tram

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

- Des de l'any 2012 els accidents amb bicicletes implicades han mantingut una tendència a l'alça, amb un increment del 75% al llarg de la dècada. L'any 2022 hi ha hagut un petit descens del total d'accidents amb bicicletes implicades, però els accidents amb morts o ferits greus han augmentat (+20,7%).
- Dels 10 trams amb més accidents de bicicleta, 8 es troben a la demarcació de Barcelona.
- Del total de trams, 6 corresponen a la xarxa local i comarcal.

CONCLUSIONS

- En el trienni 2020-2022 els accidents greus i mortals han disminuït un 7% i la mobilitat global en carretera ha augmentat un 0,4%. Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un 7,4% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 24% de la xarxa, 1 punt percentual menys que en el trienni anterior. Lleida repeteix com la demarcació amb el percentatge més elevat de km amb risc "alt" i "molt alt" (28%), mentre que Tarragona i Girona empaten amb el percentatge més baix (21%). Tarragona és l'única demarcació on augmenta el nombre de km amb risc "alt" i "molt alt" (de 20% a 21%). A Barcelona és on disminueix més (3 punts), a Girona disminueix 1 punt i Lleida manté el mateix percentatge que en l'estudi anterior.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 44% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor, el 30% en el cas dels accidents mortals. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria només un 2,3% de la mobilitat global en carretera.

NOTA DE PREMSA

- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 13,6% dels quilòmetres (868 km). Els 10 trams amb més accidents greus i mortals de moto es concentren a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen la totalitat dels trams amb risc “molt alt” i “alt”, i quasi la totalitat dels trams amb risc “mitjà. En canvi, a les carreteres desdoblades (autovies i autopistes) pràcticament tots els trams són de risc “baix” o “molt baix”.
- El risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional és 4 cops més alt que en una carretera desdoblada.
- Aquest any, 795 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 12,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- El tram que acumula més accidentalitat greu per km (sense tenir en compte el trànsit que hi passa) es troba a l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, B-10 i C-32 (es tracta de la continuació de la ronda Litoral al seu pas pel Baix Llobregat). En els 10 trams amb més accidents s'observa una elevadíssima presència de sinistres de motocicletes i ciclomotors (81%).
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants es troba a l'AP-7, entre l'enllaç de la C-60 i l'enllaç del Papiol. A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12,3% de la xarxa (786 km). 6 dels 10 trams amb més accidents greus i mortals es troben a la demarcació de Barcelona.
- 8 dels 10 trams amb més accidents en bicicleta es troben a la demarcació de Barcelona i 6 corresponen a la xarxa local i comarcal.

Trams viaris estudiats

- L'estudi EuroRAP ha analitzat 6.373 km de la xarxa viària catalana (carreteres interurbanes i travesseres), que representen el 53% del total (12.064 km). Aquesta xarxa es divideix en 428 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 92% de la mobilitat total per carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 74% dels accidents amb morts i ferits greus en carretera de Catalunya.
- L'anàlisi dels trams té en compte tots els accidents greus i mortals dels darrers tres anys (2020, 2021 i 2022). La metodologia de treball, per tant, no contempla els accidents del 2023.

NOTA DE PREMSA

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 els Estats Units, la Xina i Austràlia, han analitzat les seves xarxes amb els criteris d'EuroRAP. L'any 2013, EuroRAP va redefinir els llindars de risc amb la finalitat d'alinejar-se amb la fita de la UE de reduir el 50% la mortalitat per accidents de trànsit durant la dècada 2010-2020.
- A Catalunya, EuroRAP analitza, d'una banda, la distribució de l'accidentalitat que es produeix a les nostres carreteres, assenyalant els trams de via on hi ha una concentració més elevada d'accidentalitat per quilòmetre. En aquesta línia, també identifica la concentració d'accidents de moto i ciclomotor per km, així com de vehicles pesants. L'objectiu final és que l'usuari disposi d'una guia de risc de la carretera per on circula i així pugui adaptar la seva conducció a les condicions de la via.
- D'altra banda, EuroRAP realitza un mapa geogràfic sobre el risc d'un conductor de patir un accident mortal o greu als trams de la xarxa viària, en funció de la intensitat de vehicles que hi circulen i la longitud del tram, tot fent servir dades dels darrers tres anys complerts. Per tant, la metodologia de treball no contempla les 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 catalanes i espanyoles, però també d'altres països d'Europa, Àsia i Amèrica Llatina (França, Itàlia, l'Índia, Brasil, Perú, Costa Rica, Xile i Argentina, entre d'altres) per contribuir a millorar la seguretat de les xarxes viàries a nivell internacional.

Sobre el RACC

El RACC ofereix els seus serveis d'alta qualitat a més de 800.000 socis per atendre les seves necessitats. Els seus principals àmbits d'actuació són l'assistència mecànica, personal, mèdica i les urgències i el manteniment a la llar; les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. També està present en el sector del manteniment i les reparacions de la llar.

El RACC, que ha passat de ser un club d'automobilistes a un Club de Serveis a la Mobilitat, ajuda a les persones quan es mouen, a peu, en bicicleta, en patinet, en transport públic, en cotxe o en moto, oferint-los un ampli ventall de productes adaptats a les noves maneres de desplaçar-se.

Com a entitat al servei de la societat, el RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura, respectuosa amb el medi ambient, assequible a l'economia de les persones i competitiva. En aquest sentit està compromès amb la defensa dels drets dels usuaris i treballa en el camp de la recerca per aportar coneixement basat en l'anàlisi, el rigor i la visió internacional que li aporta la seva presència en organitzacions d'àmbit mundial. En el món del motor dona 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 proves puntuables per als campionats del món de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.