

NOTA DE PREMSA

20 anys de l'estudi EuroRAP a Catalunya

Els motoristes estan implicats en el 44% dels accidents de trànsit amb víctimes mortals i ferits greus que es produeixen a les carreteres catalanes

- *Malgrat la seva elevada accidentalitat, les motos i els ciclomotors representen només un 2,4% de la mobilitat global en carretera a Catalunya.*
- *L'Arrabassada torna a situar-se com el tram amb més risc d'accident de Catalunya. En el 100% dels accidents amb morts i ferits greus (13 en els darrers tres anys) en aquesta carretera hi ha involucrada com a mínim una motocicleta.*
- *El risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional (amb un sol carril per sentit) és 4 vegades superior que a les autopistes o autovies.*
- *Per sisè any consecutiu, la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola és el tram de carretera amb més accidents greus i mortals per quilòmetre de Catalunya per al conjunt de vehicles. Entre el 2018 i el 2020 hi ha hagut 18 accidents greus i mortals.*
- *En el trienni 2018-2020 els accidents greus i mortals han disminuït un 10,6%, mentre que la mobilitat global s'ha reduït en un 6% a conseqüència de la pandèmia. En aquest context, la perillositat ha disminuït un 4,9% en el global de la xarxa viària analitzada, tot i que els trams amb risc "alt" o "molt alt" representen encara el 29% del total avaluat.*
- *En aquesta edició d'EuroRAP s'han analitzat 6.373 km de carreteres (urbanes i travesseres), que representen el 93% de la mobilitat per carretera de Catalunya.*
- *En els 20 anys d'estudis d'EuroRAP, el risc de les carreteres catalanes s'ha reduït un 73,2%, resultat de la caiguda dràstica dels accidents amb morts i ferits greus, que han passat de 2.155 a 599 (-72,2%) de mitjana, en bona part per la davallada de la mobilitat arran de la pandèmia el 2020.*

Barcelona, 21 de desembre de 2021 – El RACC ha presentat la 20a 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.

NOTA DE PREMSA

A Catalunya, l'estudi compta amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit, del Departament de Polítiques Digitals i 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 ha hagut els últims 3 anys en un tram de carretera amb el volum de vehicles que hi circulen (la intensitat mitjana diària de trànsit, IMD).

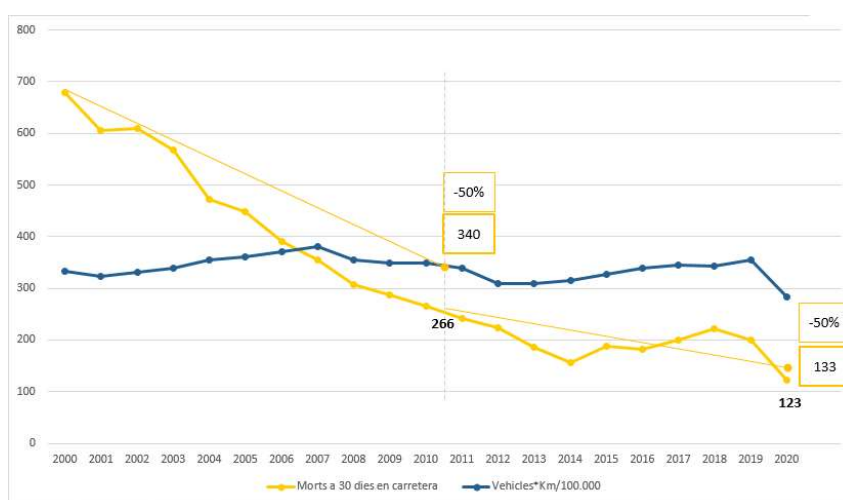
L'estudi EuroRAP es publica cada any a Catalunya des del 2002 i analitza més de 6.300 km de carreteres interurbanes de titularitat estatal, autonòmica i de les diputacions. *(Més informació sobre EuroRAP a l'última pàgina)*

Evolució de les víctimes mortals a Catalunya en els darrers 20 anys

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, que l'any 2000 gairebé arribaven a les 700 i avui se situen en 123.

La Unió Europea va establir pel 2020 l'objectiu de reduir les víctimes mortals a la meitat respecte de l'any 2010. En aquests 10 anys, les morts a la xarxa viària catalana s'han reduït més d'un 50%: l'any 2010 van perdre la vida 266 persones en accidents de trànsit mentre que el 2020, hi va haver 123 víctimes mortals, segons dades del Servei Català de Trànsit. En aquest darrer període la reducció de les víctimes mortals s'han vist en part influenciada per la caiguda general de la mobilitat provocada per la pandèmia de la covid-19.

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



NOTA DE PREMSA

L'anàlisi EuroRAP de la xarxa viària catalana arriba enguany a la seva vintena edició, un període de dues dècades en què l'accidentalitat a les carreteres catalanes ha disminuït de manera considerable. En els 20 anys d'estudis d'EuroRAP, el risc s'ha reduït en un 73,2%, passant d'un nivell alt (segons els llindars establerts actualment) a un nivell baix. Aquesta reducció és el resultat de la caiguda dràstica dels accidents amb morts i ferits greus, que han passat de 2.155 a 599 (una reducció del 72,2%), de mitjana, en bona part per la davallada de la mobilitat arran de la pandèmia el 2020.

	1998-2000	2018-2020	Diferència
Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus	2.155	599	-72,2%
Mobilitat (vehicles*km)	29,5	30,5	3,6%
Índex de Risc	73,2	19,6	-73,2%

Dades: Xarxa EuroRAP

Tot i això, segueix essent molt rellevant que encara avui els motoristes siguin essent les principals víctimes mortals i ferits greus dels accidents de trànsit a Catalunya, una greu problemàtica que afecta la seguretat d'un col·lectiu especialment vulnerable.

En aquest sentit, el 2020 el total d'accidents amb motos o ciclomotors implicats arriba a 1.354 (el 2005, quan es comencen a comptabilitzar, van ser 873). D'aquests més de 1.300 accidents, 195 són amb morts i ferits greus (el 2005 en van ser 451). És a dir, malgrat que l'accidentalitat de les motos ha augmentat de manera substancial, les víctimes mortals o greus han disminuït des del 2005.

Un 2021 encara marcat per les restriccions de mobilitat

La sinistralitat de l'any 2021 s'ha tornat a veure condicionada per la pandèmia de la covid-19 i les limitacions a la mobilitat que ha comportat, que han afectat també les xifres de sinistralitat. Fins al 30 de novembre, han perdut a la vida a les carreteres catalanes 122 persones en 116 accidents de trànsit, el que es tradueix en un descens del 26,9% respecte del mateix període de l'any 2019. La meitat de les víctimes d'aquest 2021 pertanyen a col·lectius vulnerables: 44 motoristes, 12 vianants i 4 ciclistes.

El risc de patir un accident greu o mortal

- En el període analitzat per aquesta edició de l'estudi EuroRAP (trienni 2018 – 2020) els accidents greus i mortals han disminuït a Catalunya un **10,6%**, mentre que la mobilitat també s'ha reduït un **6%** durant el mateix període. De fet, la caiguda en la mobilitat reflecteix els efectes de la pandèmia sobre els desplaçaments per carretera.
 - D'aquesta manera, **el risc ha disminuït un 4,9%** en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.

NOTA DE PREMSA

- En aquest període, **el risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional** (amb un sol carril per sentit) és **4 vegades superior** que a les autopistes o autovies. De fet, els 10 trams amb més risc d'accident són vies convencionals de calçada única.
 - Els darrers 15 anys (des que l'informe EuroRAP va incorporar l'anàlisi detallada de vies desdoblades i de carreteres convencionals), el risc a la xarxa viària catalana s'ha reduït de l'ordre del 60%.

Prop d'1 de cada 3 km de carretera analitzats té un risc "alt" o "molt alt" d'accident greu o mortal

- A Catalunya hi ha gairebé 1.804 km de carretera amb un risc "alt" o "molt alt" d'accident greu o mortal, el que representa el **29% de la xarxa viària analitzada**, un punt percentual menys respecte al trienni anterior.
- D'altra banda, **els quilòmetres amb risc "molt baix" i "baix" han crescut de manera notable** i se situen en 3.533 km. Han passat de ser el 49% al 55% del total avaluat en detriment d'aquelles vies amb un índex de risc 'mitjà'.

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

Demarcació / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	19% (14%)	39% (38%)	17% (19%)	9% (13%)	16% (16%)
Girona	22% (17%)	36% (32%)	11% (23%)	13% (8%)	18% (20%)
Lleida	15% (10%)	31% (28%)	20% (27%)	26% (21%)	8% (15%)
Tarragona	23% (19%)	35% (33%)	16% (24%)	14% (13%)	11% (11%)
Catalunya	19% (15%)	36% (34%)	16% (22%)	15% (14%)	14% (16%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP.
Entre parèntesis, les dades de l'anterior trienni 2017-2019.

- Globalment, els km amb risc "alt" o "molt alt" disminueixen un 1% al conjunt de Catalunya.
 - A Barcelona és la demarcació on es redueixen més el nombre de km amb risc "alt" i "molt alt" (un 4%).
 - Girona és la província on els km amb risc "alt" i "molt alt" augmenten més (3 punts) respecte dels tres anys anteriors.
 - Lleida és la demarcació amb el percentatge més elevat de km amb risc "alt" i "molt alt" (34%), tot i que disminueixen un 2% en comparació amb l'anterior estudi.
 - Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc "alt" i "molt alt" (25%), tot i que s'incrementen un 1% respecte del trienni anterior. Cap dels trams més risc d'accident greu o mortal es troba en aquesta província.

NOTA DE PREMSA

Anàlisi dels trams (2018-2020)

Per avaluar el risc i la concentració d'accidents per km de via, s'han seleccionat aquells trams que compleixen 3 requisits: tenen una IMD (intensitat mitjana diària de trànsit) superior a 5.000 vehicles/dia, hi ha hagut almenys un accident amb morts o ferits greus en els últims dos anys, i la seva longitud és superior a 5 km.

D'aquest filtratge s'obté una selecció de 201 trams (3.149 km), per on circula el 85% de la mobilitat total i on tenen lloc el 72% dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Els 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal a Catalunya (2018-2020)

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	7.817	Convencional	Barcelona	4,3	Molt alt
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	7.455	Convencional	Barcelona	1,7	Molt alt
GI-555	Sils (X N-II)	Massanes (X C-35)	14,2	6.044	Convencional	Girona	3,0	Molt alt
BV-2041	Gavà (X av. Joan Carles I)	Begues (X BV-2411)	6,3	9.609	Convencional	Barcelona	2,0	Molt alt
C-1415a	Terrassa (centre)	Sentmenat (X C-1413a)	12,9	6.326	Convencional	Barcelona	2,7	Alt
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,5	6.670	Convencional	Girona	1,3	Alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	10.398	Convencional	Barcelona	2,0	Alt
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.805	Convencional	Girona	3,7	Alt
C-28	Vielha (X N-230)	Naut Aran, final ZU Baqueira	13,9	5.423	Convencional	Lleida	2,0	Alt
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.066	Convencional	Girona	1,3	Alt

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

Mitj. 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.
- La carretera de l'Arrabassada (BP-1417) entre Barcelona i Sant Cugat del Vallès torna a situar-se amb més risc d'accident de Catalunya amb 13 accidents greus en els darrers 3 anys, tot i que la mitjana anual d'accidents amb morts i ferits greus disminueix lleugerament respecte al trienni anterior (passa de 4,7 a 4,3). En el 100% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha involucrada com a mínim una motocicleta.
- El tram de la carretera BV 5224 entre Manlleu i Torelló se situa al segon lloc, mentre que en l'edició anterior va ocupar el vuitè.
- Dels 10 trams d'aquesta llista, 5 pertanyen a la demarcació de Barcelona, 4 a la de Girona i 1 a la de Lleida. Aquest any no n'hi ha cap de la província de Tarragona.
- Del total, 6 trams ja apareixien al llistat dels 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal (ombrejats en color gris).

NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb menys risc a Catalunya (2018-2020)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
AP-7	Enllaç Figueres Sud	Enllaç Girona Nord	26,7	32.721	A. Peatge	Girona	0	Molt baix
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,7	26.179	Desdoblada	Barcelona	0	Molt baix
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,9	16.355	Desdoblada	Barcelona	0	Molt baix
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,5	16.113	Desdoblada	Girona	0	Molt baix
N-145	X N-260a (Seu d'Urgell)	Frontera francesa	9,5	14.370	Bàsica	Lleida	0	Molt baix
C-66	Palafrugell (X C-31)	Inici ZU La Bisbal (Vulpellac)	8,0	12.183	Bàsica	Girona	0	Molt baix
N-141e	Anglès (X C-63)	TM Besanó-Salt	13,1	10.726	Comarcal	Girona	0	Molt baix
LL-12	Accés AP-2 Lleida (X C-12, X C-12D)	Lleida (X N-Illa)	5,4	9.428	Desdoblada	Lleida	0	Molt baix
AP-2	Enllaç Lleida	Enllaç Borges Blanques	21,1	8.903	A. Peatge	Lleida	0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,4	8.721	A. Peatge	Lleida	0	Molt baix

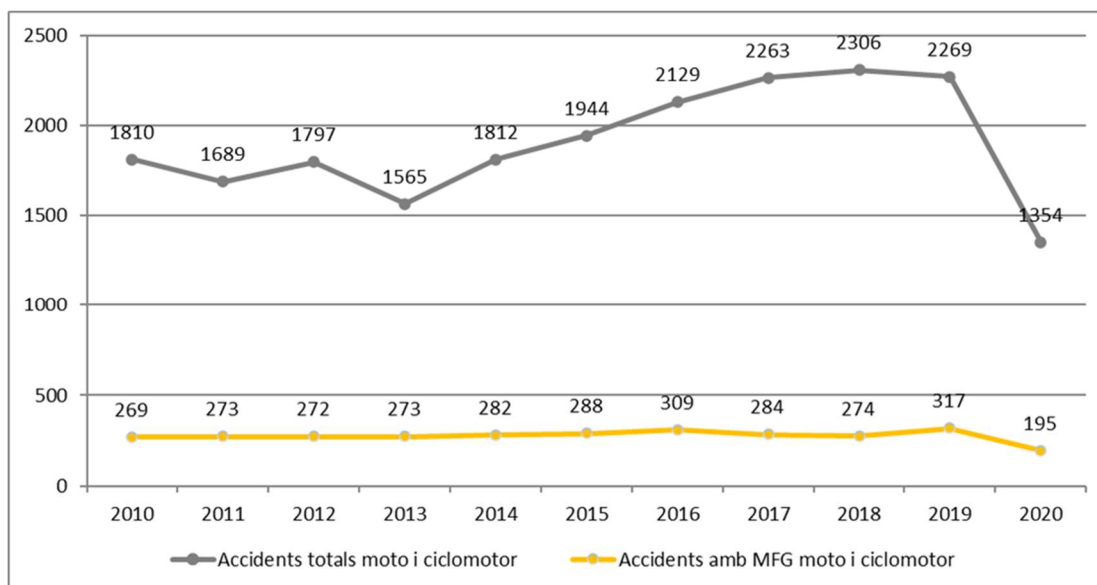
En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

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

- L'AP-7 entre Figueres i Girona és el tram amb menys risc d'accidents de tot Catalunya. Tot i la seva elevada intensitat (més de 32.000 vehicles diaris) no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- Entre els primers 5 trams només n'hi ha 2 que ja apareixien en l'edició anterior.
- Dels 10 trams amb menys risc, 3 corresponen a carreteres convencionals. D'aquests, el tram de la N-145 de la Seu d'Urgell a la frontera i el de la C-66 entre Palafrugell i la Bisbal no apareixien en l'edició anterior.
- Aquest any, 668 km tenen un risc igual a zero (147 km més que en els tres anys anteriors). Per tant, al 10,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

NOTA DE PREMSA

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.

- Fins al 2018 els accidents totals en moto/ciclomotor havien mostrat una tendència a l'alça, que es va trencar el 2019. De fet, ha estat amb la pandèmia quan s'ha donat un canvi de tendència significatiu, amb una caiguda del 40% en comparació amb l'any anterior. El 2019, els accidents més greus havien augmentat i l'any següent la caiguda ha estat menor que en el conjunt de tots els accidents de moto/ciclomotor (un 38%) .
- 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. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria un 2,4% de la mobilitat global a la carretera.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de motos i ciclomotors per km (2018-2020)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	% Acc. Moto / Total
C-58	Barcelona (XC-33, XC-17)	Cerdanyola del Vallès(XA-P7)	7,1	132.254	Desdoblada	Barcelona	0,66	78%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	94.608	Desdoblada	Barcelona	0,62	88%
C-32 (inc. B20)	Sitges (XC-246)	Esplugues (XB-23)	20,6	90.382	Desdoblada	Barcelona	0,40	89%
C-31	El Prat del Llobregat (XC-32B, XC-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	77.954	Desdoblada	Barcelona	0,36	67%
B-20	Esplugues (XB-23)	Nus de la Trinitat	12,3	121.538	Desdoblada	Barcelona	0,35	76%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	123.999	Desdoblada	Barcelona	0,35	88%
C-58	Cerdanyola del Vallès(XA-P7)	Terrassa (XC-16)	13,4	83.004	Desdoblada	Barcelona	0,35	61%
BP-1417	Barcelona (XB-20)	St. Cugat del Vallès (XBV-1462)	11,4	7.806	Comarcal	Barcelona	0,32	85%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	28.569	Local	Barcelona	0,31	61%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (XN-II)	Lloret (XC-63)	10,4	20.446	Comarcal	Barcelona	0,26	62%

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

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

*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% de longitud de la xarxa viària (828 km).
- 8 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat.
- Tots els trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona (excepte el que finalitza a Lloret de Mar). En quatre trams d'aquesta llista, els accidents amb motos i ciclomotors involucrats arriben a representar més del 85% dels accidents mortals i greus.

Trams amb més accidents de vehicles pesants per km (2018-2020)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	% Acc. Pesant / Total
GI-600	Tordera (XN-II i GI-512)	Blanes (XGI-682)	5,3	22.781	Comarcal	Girona	0,12	33%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (XN-IIa)	13,2	26.198	Desdoblada	Barcelona	0,10	100%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (XN-II)	Lloret (XC-63)	10,4	20.446	Comarcal	Barcelona	0,10	23%
TV-3141	Cambriis (XN-340)	Reus (XT-316)	7,3	8.637	Comarcal	Tarragona	0,09	50%
C-31	El Prat del Llobregat (XC-32B, XC-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	77.954	Desdoblada	Barcelona	0,09	17%
C-63	Lloret de Mar (XGI-680)	Vidreses (XC-35)	11,3	11.800	Bàsica	Girona	0,09	27%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	99.086	A. Peatge	Barcelona	0,09	39%
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	82.076	Desdoblada	Barcelona	0,09	22%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	24.362	Bàsica	Tarragona	0,08	29%
A-2	Bellpuig (XN-IIa)	Cervera (enllaç C-25)	21,5	29.384	Desdoblada	Lleida	0,08	50%

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

Mitj. Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus de vehicles pesants dividit per la longitud del tram.

- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants se situa a la GI-600 entre Tordera i Blanes. Per contra, el tram entre l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, que durant tres anys consecutius apareixia a la llista com el que més accidents de pesants concentrava, ja no hi surt.

NOTA DE PREMSA

- El 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12,8% dels quilòmetres (815 km).
- El tram de l'A-2 entre la Panadella i Jorba se situa en segon lloc, passant del sisè que ocupava en l'edició anterior.
- 5 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi apareixia l'any passat.
- Dels trams de la N-340 al seu pas per la demarcació de Tarragona que habitualment apareixien al llistat, només queda el de la variant de Torredembarra.

CONCLUSIONS

- Per al 2020 la Unió Europea va establir l'objectiu de rebaixar un 50% el nombre de morts en carretera a Catalunya respecte del 2010. En el període 2010-2019 hi ha hagut una reducció d'un 25% en el nombre de morts. A partir de l'any 2014 es va trencar la tendència de reducció, fet que hauria fet molt difícil assolir l'objectiu, però durant l'any 2020 les restriccions a la mobilitat marcades per la pandèmia han propiciat una disminució del 54% dels morts en accidents al final de la dècada.
- En el trienni 2018-2020 els accidents greus i mortals han disminuït un 10,6%. La mobilitat global en carretera s'ha reduït un 6%. Aquestes variacions mostren els efectes de la COVID-19 de 2020 i fan que el risc hagi disminuït en un 4,9% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 29% de la xarxa, un punt percentual menys que en el trienni anterior. A Barcelona, el nombre de km amb risc "alt" i "molt alt" es redueix en 4 punts, a Lleida es redueix també en 2 punts, i a Girona augmenta 3 punts. Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc "alt" i "molt alt", tot i augmentar 1 punt respecte del trienni anterior (25%) i Lleida la més alta (34%).
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen quasi la totalitat dels trams amb risc "molt alt", "alt" i "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.
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) torna a situar-se com el tram amb un índex de perillositat més alt de Catalunya, donada l'elevada accidentalitat de motos. En el 100% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- Aquest any, 688 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 10% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

NOTA DE PREMSA

- Per sisè any consecutiu, el tram que acumula més accidentalitat greu per km (sense tenir en compte el trànsit que hi passa) es troba a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola. En els 10 trams amb més accidents, s'hi observa una elevadíssima presència de sinistres de motocicletes i ciclomotors: de mitjana, en un 75% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor. Més de la meitat de les víctimes mortals eren motoristes.
- 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. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria un 2,4% de la mobilitat global en carretera.
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 13% de longitud de la xarxa (828 km).
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants és el de la GI-600 entre Tordera i Blanes. A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12,8% de la xarxa (815 km).

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 (12.077 km). Aquesta xarxa es divideix en 428 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 93% de la mobilitat total per carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 75% 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 (2018, 2019 i 2020). La metodologia de treball, per tant, no contempla els accidents del 2021.

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'alinear-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 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.