

NOTA DE PRENSA

Cambio en la tendencia: durante 11 años consecutivos el índice de peligrosidad en las carreteras catalanas ha bajado, pero en el trienio 2021-2023 aumenta un 5,7%.

El índice de riesgo en las carreteras catalanas ha aumentado un 5,7% respecto al año pasado

La siniestralidad ha crecido más que la movilidad y eso determina que el índice de riesgo del periodo 2021-2023 haya sido superior al del periodo 2020-2022.

- *En el trienio 2021-2023 los accidentes graves y mortales se han incrementado un 14,1%, mientras que la movilidad global ha registrado un aumento de hasta el 8,0%. Estas variaciones hacen que la peligrosidad haya subido un 5,7% en el global de la red viaria analizada.*
- *El 24% de la red viaria analizada presenta un riesgo "alto" y "muy alto" de accidente grave o mortal, manteniendo el mismo valor que el trienio anterior. Por demarcaciones, Barcelona, Girona y Lleida tienen el porcentaje de km con riesgo "alto" y "muy alto" más elevado (27%) mientras que Tarragona es la que presenta los porcentajes más bajos (11%).*
- *El tramo con el índice de riesgo más alto es la BP-1417 (l'Arrabassada), dada la elevada accidentalidad de motos que presenta. En el 90% de los 11 accidentes con heridos graves ha participado como mínimo una motocicleta.*
- *El tramo con mayor concentración de accidentes tanto de vehículos pesados como de motos y ciclomotores se encuentra en la A-2, entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32 (la continuación de la ronda Litoral a su paso por el Baix Llobregat).*

Barcelona, 11 de diciembre de 2024 – El RACC ha presentado la 23ª edición del mapa de riesgo de la red viaria catalana, elaborado con la metodología internacional iRAP, que analiza un año más la accidentalidad en las carreteras. En Catalunya, el estudio cuenta con la colaboración del Servei Català de Trànsit, del Departament de Territori, Habitatge y Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya y de la Diputació de Barcelona. La metodología iRAP compara el número de accidentes graves y mortales habidos en los últimos 3 años en un tramo

NOTA DE PRENSA

de carretera con el volumen de vehículos que circulan (en términos de intensidad media diaria de tráfico, IMD).

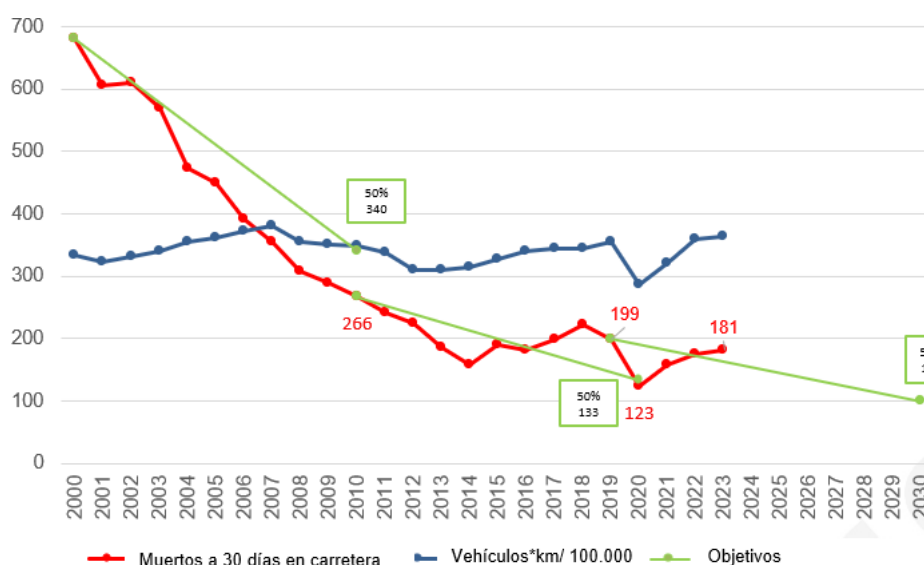
El estudio iRAP (antes EuroRAP) se publica cada año en Catalunya desde 2002 y **analiza más de 6.300 km de carreteras interurbanas** de titularidad del Ministerio, de la Generalitat y de las Diputaciones, donde se concentra el 93% de la movilidad del territorio y donde tienen lugar el 78% de los accidentes con heridos graves y víctimas mortales. *(Más información sobre iRAP en la última página).*

Evolución de las víctimas mortales en Catalunya desde el año 2000

La necesidad de mejorar la seguridad de las carreteras y, como consecuencia, de reducir la siniestralidad es clave en nuestro país y en el resto de Europa. La inversión en las infraestructuras y el impulso de la formación y las campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de todo tipo de vehículos son fundamentales para alcanzar estas mejoras. En Catalunya, los accidentes de tráfico se han reducido en las últimas dos décadas. **Si nos fijamos en las cifras de víctimas mortales, en el año 2000 casi llegaban a las 700 y el último año completo registrado se han situado en 181.**

La Unión Europea establece por cada década el objetivo de reducir a la mitad las víctimas en carretera. La irrupción de la COVID-19 contribuyó a que se cumplieran estos objetivos hasta el año 2020, reduciendo un 54% los fallecidos en accidentes de tráfico respecto a 2010. Pasado el efecto pandemia y recuperada la movilidad, el número de muertos en la carretera ha vuelto a crecer, sin alcanzar la tasa de víctimas de 2019.

Víctimas mortales a 30 días y evolución de la movilidad (vehículos/km) en las carreteras interurbanas de Catalunya



Fuente: SCT. Muertos a 30 días en accidentado de tráfico y movilidad (vehículos/km) del total de las carreteras catalanas (no incluye ámbito urbano).

NOTA DE PRENSA

El análisis iRAP de la red viaria catalana llega este año a su 23ª edición, en la que se ha analizado el trienio 2021-2023. Respecto a la edición anterior, **que evaluaba el trienio 2020-2022, el índice de riesgo se ha incrementado un 5,7%, aunque su valor global se mantiene bajo**. Esta subida es el resultado del aumento del número de accidentes con víctimas mortales y heridos graves, que han pasado de 509 a 581 (un crecimiento del 14,1% de media del trienio), combinado con un aumento menor de la movilidad, que ha incrementado hasta el 8%. Todo ello, en un contexto aún condicionado por la pandemia con parte de 2021 y de camino hacia la nueva normalidad en 2022 y 2023.

	2020-2022	Diferencia	2021-2023
Media Accidentes con Muertos y Heridos Graves	509	14,1%	581
Movilidad (vehículos*km)	29,8	8,0%	32,1
Índice de Riesgo	17,1	5,7%	18,1

Datos: Red [iRAP](#)

Es importante subrayar que la presencia de motoristas en los accidentes mortales y con heridos graves sigue siendo muy elevada en el trienio 2021 – 2023. De hecho, **en el 45% de todos los accidentes de tráfico de este tipo ha habido como mínimo una moto o ciclomotor involucradas, aunque representan sólo un 2,4% de la movilidad global en carretera en Catalunya**. En el caso de los accidentes mortales, las motos han estado implicadas en el 35% del total de siniestros.

Un 2024 con menos víctimas mortales pero con más heridos graves que en 2023

Los datos de siniestralidad de 2024 presentan una reducción de las cifras con relación tanto en 2023 como en 2019. Hasta el 30 de noviembre, han perdido la vida 126 personas en 114 accidentes mortales en la red viaria interurbana de Catalunya, lo que supone una reducción del 10,0% en el número de fallecidos y del 11,4% en los siniestros mortales respecto al mismo periodo de 2023. Si se compara con el 2019 (año de referencia para el cumplimiento de objetivos), periodo en el que fallecieron 163 personas en 150 siniestros, la reducción es del 29,4% con respecto a las víctimas mortales y del 19,0% con respecto a los accidentes. Sin embargo, en estos primeros once meses se han registrado 733 personas heridas graves en accidente de tráfico, que son un 7,3% más que en 2023.

A 30 de noviembre de 2024, las víctimas mortales que pertenecen a colectivos vulnerables – motoristas, peatones y ciclistas– disminuyen ligeramente y representan el 47,6% del total

NOTA DE PRENSA

(48,0% el año pasado). Aunque han muerto cuatro motoristas menos (47) y siete peatones menos (6) respecto al mismo periodo del año pasado, se han registrado dos víctimas mortales ciclistas más (6) y un usuario de VMP. La proporción de motoristas fallecidos respecto al total de víctimas sigue siendo cerca de una tercera parte. En concreto, casi un 37% de los fallecidos en carretera han sido motoristas y se sitúa en valores próximos a los de ocupantes de turismos (con 50 fallecidos).

Riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

- En Catalunya el **24% de la red viaria analizada** presenta un riesgo "alto" y "muy alto" de accidente grave o mortal, lo que supone el mismo porcentaje que en el trienio anterior.
- Por otro lado, **los kilómetros con riesgo "muy bajo" y "bajo" se han reducido del 60% al 56%**. En consecuencia, los tramos con riesgo "medio" han aumentado (pasando del 16% al 20%).
- Las carreteras convencionales acumulan la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto" y "alto" y casi la totalidad de los de riesgo "medio". En cambio, en las carreteras desdobladas prácticamente todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".

Distribución de los kilómetros según su nivel de riesgo, por demarcaciones

Demarcación/Riesgo	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Barcelona	24%(26%)	35%(36%)	14%(12%)	12%(8%)	15%(17%)
Girona	26%(27%)	32%(33%)	15%(17%)	10%(6%)	17%(17%)
Lleida	12%(17%)	31%(29%)	30%(26%)	11%(13%)	16%(15%)
Tarragona	27%(33%)	36%(33%)	27%(13%)	7%(15%)	4%(6%)
CATALUNYA	22%(26%)	34%(34%)	20%(16%)	10%(10%)	14%(14%)

Se tiene en cuenta todos los km analizados. Datos Red iRAP. Entre paréntesis, los datos del anterior trienio 2020-2022.

- En Barcelona y Girona aumenta el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" en 2 y 4 puntos porcentuales, respectivamente. Lleida disminuye en 1 punto y Tarragona es la que baja más, con 10 puntos (de 21% a 11%).
- Excepto Tarragona, con un 11%, el resto de demarcaciones suman las tres un 27% de km con riesgo "alto" y "muy alto".

NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con más riesgo de accidente grave o mortal en Catalunya (2021-2023)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	Riesgo
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.688	Convencional	Barcelona	3,3	Muy alto
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.369	Convencional	Tarragona	1,7	Muy alto
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.724	Convencional	Barcelona	2,0	Muy alto
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.276	Convencional	Barcelona	2,3	Muy alto
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.194	Convencional	Tarragona	1,7	Alto
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	L'Estartit	5,5	8.403	Convencional	Girona	1,3	Alto
BP-2151	St. Sadurní d'Anoia (X C-243a)	St. Pere de Riudebitlles (X C-15)	9,5	5.604	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
GI-643	Torroella de Montgrí (X C-31)	Parlavà (X C-252, X GI-642)	7,9	8.622	Convencional	Girona	1,7	Alto
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	7.007	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.506	Convencional	Girona	1,3	Alto

Se tienen en cuenta sólo los tramos de IMD>5.000, Long.>5km y con Accidentes con MiFG en los dos últimos años Medio. Acc. MiFG= Media anual de accidentes con Muertos y Heridos Graves
IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos

Tramos ya presentes en la edición anterior

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- Los 10 tramos con más riesgo de accidente son vías convencionales de calzada única, como en estudios anteriores.
- Entre ellos, 5 pertenecen a la demarcación de Barcelona, 3 a la de Girona y 2 a la de Tarragona. No hay ningún tramo de la demarcación de Lleida.
- Hay 4 tramos con riesgo muy alto, uno más que en la edición anterior.
- Aparecen 3 tramos nuevos, 2 en Girona y 1 en Tarragona.
- Desaparece 1 tramo en Girona (C-63 entre Lloret de Mar y Vidreres), 1 tramo a Barcelona (C-243a entre Sant Sadurní d'Anoia y Vilafranca del Penedès) y 1 tramo a Lleida (C-13, entre Lleida y la Sentiu de Sió).
- La carretera BP-1417 (L'Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con un índice más alto, debido a la elevada accidentalidad de motos. En el 100% de los accidentes con muertos y heridos graves participa como mínimo una motocicleta.

NOTA DE PRENSA

Los tramos con menos riesgo en Catalunya (2021-2023)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD▼	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	Riesgo
C-25	C-17 (Gurb) Final tramo común	Calldetenes (X N-141d)	7,703	20.205	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
A-7	Central nuclear (X N-340)	Cambrils (X N-340, TV-3141)	25,151	18.506	Desdoblada	Tarragona	0,0	Muy bajo
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	17.790	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
B-40	X C-16, Viladecavalls	Terrassa (rotonda les Arenes)	6,251	15.515	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
GI-632	La Tallada d'Empordà (X C-31)	L'Escala (X GI-630)	8,910	15.321	Comarcal	Girona	0,0	Muy bajo
AP-2	Límite Catalunya / Aragón	Enlace Lleida	19,390	15.310	A. Peaje	Lleida	0,0	Muy bajo
A-26	Inicio A-26	Inicio variante Olot	19,749	14.615	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
C-16	Terrassa (Inicio concesión, X BP-1213)	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	32,082	13.720	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-153	Vic (final casco urbano)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	13.395	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-58	Terrassa (X B-120)	Vacarisses (X C-16)	8,624	11.532	Básica	Barcelona	0,0	Muy bajo
GI-531	Girona rotonda Domeny	Sant Gregori (X GIV-5313)	5,801	10.890	Local	Girona	0,0	Muy bajo
N-340	Ametlla de Mar (X TV-3025)	Inicio variante Hospitalet de l'Infant	13,346	9.568	Desdoblada	Tarragona	0,0	Muy bajo
TV-7211	Reus (X variante C-14)	Constantí (X T-721 y X T-721z)	9,312	8.449	Comarcal	Tarragona	0,0	Muy bajo
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límite del Parque Natural)	5,426	7.993	Local	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,541	7.297	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
BV-5122	Tordera (X BV-5121)	Fogars de la Selva (X BV-5123 y enlace AP-7)	8,447	6.789	Local	Girona	0,0	Muy bajo
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclave Llívia	6,103	6.635	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	6.255	Desdoblada	Lleida	0,0	Muy bajo

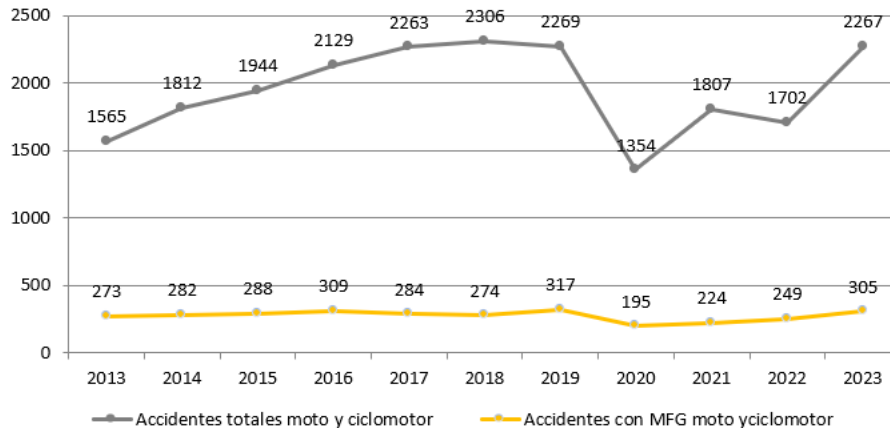
En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- La C-25 entre Gurb y Calldetenes es el tramo con menos riesgo de Cataluña. A pesar de su alta intensidad (más de 20.000 vehículos diarios) no tiene ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- Se han registrado el doble de tramos sin accidentes con víctimas mortales y heridos graves que el trienio anterior.
- Este año, 676 km tienen un riesgo igual a cero. Por tanto, en el 10,6% de la red analizada no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.

NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de moto y ciclomotor



Se tienen en cuenta todos los accidentes donde ha estado involucrada una moto o ciclomotor. Datos Red iRAP.

- Hasta 2018 los accidentes totales en moto/ciclomotor habían mostrado una tendencia al alza, que se rompió en 2019. La COVID-19 supuso una caída del 40% respecto al año anterior. En 2021 volvieron a aumentar, pero en cuanto a los accidentes con víctimas mortales y heridos graves aún mantuvieron los valores más bajos de los últimos 10 años. En el año 2022 hubo un pequeño repunte de los accidentes con víctimas mortales y heridos graves de motos, pero con una disminución del total de accidentes de moto y ciclomotor. En el año 2023 prácticamente se acaban de recuperar los niveles de siniestralidad de antes de la pandemia, aunque ligeramente por debajo.
- Durante el trienio que analiza este estudio, **en el 45% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor**. Hay que tener en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 2,4% de la movilidad global en carretera.

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de motos y ciclomotores por km (2021-2023)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcació n	Media año acc. MiFG / Km ▼	% Acc. Moto / Total
A-2	Enlace con AP-2	Enlace B-20, B-10, C-32	6,6	111.651	Desdoblada	Barcelona	0,60	86%
B-10	Nus de la Trinitat	Enlace B-20, A-2, C-32	19,8	97.314	Desdoblada	Barcelona	0,47	88%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	127.953	Desdoblada	Barcelona	0,42	69%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	92.165	Desdoblada	Barcelona	0,42	81%
B-30	Sant Cugat del Vallès	Barberà	11,9	58.480	Desdoblada	Barcelona	0,42	83%
C-31	El Prat de Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Vía, límite TM Barcelona)	7,4	77.966	Desdoblada	Barcelona	0,41	100%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enlace C-32)	9,5	65.742	Desdoblada	Barcelona	0,39	85%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	129.748	Desdoblada	Barcelona	0,27	91%
C-31	Cunit (límite de término comarcal Baix Penedès-Garraf)	St. Pere de Ribes (X C-32)	11,4	22.708	Básica	Barcelona	0,26	56%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.688	Comarcal	Barcelona	0,26	90%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. acc. moto MiFG / km = Media anual de accidentes de moto con muertos y heridos graves dividido por la longitud del tramo

*El tramo de la C-58 no incluye el carril BUS -VAO

- En el conjunto de la red analizada, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en sólo el 13,7% de longitud de la red (873 km).
- 8 de los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor ya aparecían el año pasado en la tabla análoga, y de ellos 8, 7 también el año anterior.
- Aparecen dos tramos de la C-31, uno al norte y uno al sur de Barcelona. Desaparecen los tramos C-58 entre Cerdanyola del Vallès y Terrassa y C-59 entre Mollet del Vallès y Palau de Plegamans.
- A excepción de la BP-1417, todas las carreteras presentan IMD superiores a 20.000 vehículos.
- Excepto el tramo entre Cunit y Sant Pere de Ribes, todos los tramos se encuentran en la Región Metropolitana de Barcelona. En ocho tramos de esta lista, los accidentes con motos y ciclomotores involucrados llegan a representar más del 80% de los accidentes mortales y graves.

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de vehículos pesados por km (2021-2023)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcació n	Media año acc. MiFG/km ▼	% Acc. Pesantes
A-2	Enlace con AP-2	Enlace B-20, B-10, C-32	6,6	111.651	Desdoblada	Barcelona	0,15	21%
AP-7	Enlace C-60	Enlace Papiol	34,5	109.323	A. Peaje	Barcelona	0,11	37%
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.724	Local	Barcelona	0,11	33%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	127.953	Desdoblada	Barcelona	0,09	15%
N-340	Inicio variante Torredembarra	Final variante Torredembarra	8,1	16.847	Básica	Tarragona	0,08	67%
C-17	Mollet del Vallès (X C-59)	Lliçà de Vall (X C-155)	8,3	56.398	Desdoblada	Barcelona	0,08	17%
AP-7	Enlace Vilafranca Nord	Enlace Altafulla	39,5	57.426	A. Peaje	Tarragona	0,08	64%
C-65	Cassà de la Selva (X C-25, X GI-663)	Girona (X A-7, X N-IIa)	8,8	25.709	Básica	Girona	0,08	33%
AP-7	Enlace Maçanet de la Selva	Enlace C-60	41,7	64.783	A. Peaje	Barcelona	0,07	53%
B-10	Nus de la Trinitat	Enlace B-20, A-2, C-32	19,8	97.314	Desdoblada	Barcelona	0,07	13%

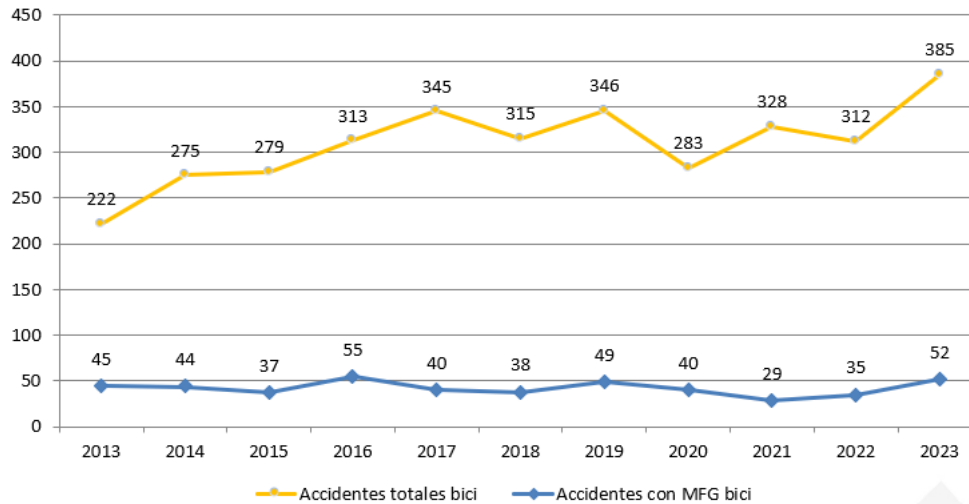
En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. acc. Pesados MiFG / km = Media anual de accidentes de vehículos pesados con muertos y heridos graves dividido por la longitud del tramo.

- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados se sitúa en la A-2, entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32 (se trata de la continuación de la ronda Litoral a su paso por el Baix Llobregat), que el año pasado ocupaba la tercera posición del listado.
- 4 de los 10 tramos de esta clasificación ya estaban el año pasado.
- 3 de los tramos corresponden a la AP-7, como reflejo de la siniestralidad registrada en la vía especialmente entre 2022 y 2023, condicionada por el fin de los peajes, mientras que el año pasado sólo aparecía un tramo entre los 10 primeros.
- Desaparecen los tramos N-340 variante de Vilafranca, A-2 de Cervera a La Panadella, A-2 variante de Lleida, C-55 de Abrera a El Borràs, B-23/AP-2 de Barcelona al enlace de El Papiol y T-11 variante de Reus.
- En la red analizada por iRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en solo el 13,2 % de los kilómetros (842 km).
- De los habituales tramos de la N-340 a su paso por la provincia de Tarragona sólo aparece el de la variante de Torredembarra.

NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de bicicleta



Se tienen en cuenta todos los accidentes donde ha estado involucrada una bicicleta. Datos Red iRAP.

- Desde el año 2013 los accidentes con bicicletas implicadas han mantenido una tendencia al alza, con un incremento acumulado de casi el 75% a lo largo de la década. En el año 2022 hubo un pequeño descenso del total de accidentes con bicicletas implicadas, pero los accidentes con muertos o heridos graves aumentaron ligeramente en 2022 y en 2023 ha registrado un nuevo máximo de accidentes totales con bicicletas implicadas.
- Tomando de referencia los accidentes con víctimas mortales y heridos graves la tendencia se mantiene estable. En 2023 se recupera, e incluso se supera ligeramente, el nivel de 2019.

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de bicicleta por km (2021-2023)

Carretera	Inicio de tramo	Fina de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcació n	Media año acc. MiFG	% Acc. Bici / Total
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.276	Local	Barcelona	0,21	57%
N-340	B-24, Cervelló (enlace)	Enlace B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.848	Básica	Barcelona	0,16	29%
C-31C	St. Boi de Llobregat (X B-201)	El Prat de Llobregat (X C-31)	3,0	32.815	Desdoblada	Barcelona	0,11	33%
C-31	Castelldefels (enlace C-32 y C-246)	El Prat de Llobregat (X C-32B, X C-31C)	13,1	39.590	Desdoblada	Barcelona	0,10	40%
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.369	Local	Tarragona	0,09	40%
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.194	Local	Tarragona	0,08	40%
N-II	Enlace Mataró norte con C-32	Inicio ZU Pineda	16,5	16.656	Local	Barcelona	0,08	36%
C-352	Granollers (X N-152a)	Canovelles (X C-17)	9,1	19.568	Desdoblada	Barcelona	0,07	67%
GI-610	Roses (X C-260)	Vilajuïga (X GI-604)	9,5	6.521	Comarcal	Girona	0,07	67%
C-31	Sitges (X C-32)	Castelldefels (enlace C-32 y C-246)	14,5	15.643	Básica	Barcelona	0,07	23%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Se tendrán en cuenta todos los tramos

Median. Acc. Bici / km= Media anual de accidentes con Muertos y Heridos Graves de bicicleta dividido por la longitud del tramo

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos

- 5 de los 10 tramos con más accidentes de bicicleta ya estaban el año pasado.
- 7 de los 10 tramos se encuentran en la demarcación de Barcelona, 2 en Tarragona y 1 en Girona. No hay ningún tramo en la demarcación de Lleida.
- Desaparecen los tramos BP-1413 entre Cerdanyola y Sant Cugat del Vallès, N-II entre la rotonda del Mil·leni en Montgat y el enlace con Mataró Sud, BV-5106 entre La Roca del Vallès y Argentona, TV-2126 entre Bellvei y Calafell y BV-5103 entre la C-35 y Dosrius.

NOTA DE PRENSA

CONCLUSIONES

- En la red analizada con la metodología del mapa de riesgo de iRAP (que representa el 53% del total de la red y el 93% de la movilidad por carretera de Catalunya), tiene lugar el 78% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera.
- En el trienio 2021-2023 los accidentes graves y mortales han aumentado un 14,1%. La movilidad global en carretera ha aumentado un 8,0%. El riesgo ha aumentado en un 5,7% en el global de la red analizada por iRAP.
- Los kilómetros de riesgo "alto" y "muy alto" representan el 24% de la red, lo mismo que en el trienio anterior. Barcelona y Girona aumentan sus km con riesgo "alto" y "muy alto", de 25% a 27% y de 23% a 27%, respectivamente. En cambio, Lleida y Tarragona los disminuyen, del 28% al 27% y del 21% al 11%, respectivamente.
- Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto" y "alto", y casi la totalidad de los tramos con riesgo "medio". En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) prácticamente todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".
- El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional es casi 4 veces más alto que en una carretera desdoblada.
- La carretera BP-1417 (L'Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con un índice de peligrosidad más alto de Catalunya, debido a la elevada accidentalidad de motos. En el 100% de los accidentes con muertos y heridos graves participa como mínimo una motocicleta.
- Este año, 676 km tienen un riesgo igual a cero. Por lo tanto, en el 21% de la red analizada por iRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- El tramo que acumula más accidentalidad grave por km (sin tener en cuenta el tráfico que pasa) se encuentra en la A-2 entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32, igual que en el estudio anterior. En los 10 tramos con más accidentes se observa una elevadísima presencia de siniestros de motocicletas y ciclomotores (75%).
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 45% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor. 35% en el caso de los accidentes mortales. Hay que tener en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 2,4% de la movilidad global en carretera.
- En la red iRAP, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en el 14,1% de longitud de la red (897 km).
- El tramo con mayor concentración de accidentes de vehículos pesados se encuentra en la A-2, entre el enlace de la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32. El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en solo el 13,2 % de la red (842 km).

NOTA DE PRENSA

- El tramo con más concentración de accidentes de bicicletas se encuentra en la BV-5001, entre Martorelles y Vilanova del Vallès, un tramo que también aparece en el top 10 de tramos más peligrosos con un índice de riesgo "muy alto".

Tramos viarios estudiados

- El estudio iRAP ha analizado 6.373 km de la red viaria catalana (carreteras interurbanas y travesías), que representan el 53% del total (12.064 km). Esta red se divide en 428 tramos bajo estudio.
- En la red analizada por iRAP circula el 93% de la movilidad total por carretera de Catalunya.
- En la red analizada por iRAP tienen lugar el 78% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera de Catalunya.
- El análisis de los tramos tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2021, 2022 y 2023). La metodología de trabajo, por tanto, no contempla los accidentes de 2024.

iRAP, un referente internacional

- iRAP (International Road Assessment Programme) ha adaptado la metodología de análisis que crearon los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002 más de 25 países europeos lo han aplicado para analizar 240.000 Km de carreteras, y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes con los criterios de iRAP. En el año 2013, iRAP redefinió los umbrales de riesgo con el fin de alinearse con la meta de la UE de reducir el 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En Catalunya, iRAP analiza, por un lado, la distribución de la accidentalidad que se produce en nuestras carreteras, señalando los tramos de vía donde hay una concentración más elevada de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también identifica la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados y de bicicletas. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por donde circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- Por otro lado, iRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo de un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red viaria, en función de la intensidad de vehículos que circulan y la longitud del tramo, utilizando datos de los últimos tres años cumplidos. Por lo tanto, la metodología de trabajo no contempla los datos del año en curso.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología y una gran parte de las carreteras catalanas y españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Francia, Italia, India, Brasil, Perú, Costa Rica, Chile y Argentina, entre otros) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viales a nivel internacional.

NOTA DE PRENSA

Sobre el RACC

El RACC ofrece sus servicios de alta calidad a más de 800.000 socios para atender sus necesidades. Sus principales ámbitos de actuación son la asistencia mecánica, personal, médica y las urgencias y el mantenimiento en el hogar; los seguros y la formación de conductores, con la red de autoescuelas más importante de España. También está presente en el sector del mantenimiento y las reparaciones del hogar.

El RACC, que ha pasado de ser un club de automovilistas a un Club de Servicios a la Movilidad, ayuda a las personas cuando se mueven, a pie, en bicicleta, en patinete, en transporte público, en coche o en moto, ofreciéndoles un amplio abanico de productos adaptados a las nuevas maneras de desplazarse.

Como entidad al servicio de la sociedad, el RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura, respetuosa con el medio ambiente, asequible a la economía de las personas y competitiva. En este sentido está comprometido con la defensa de los derechos de los usuarios y trabaja en el campo de la investigación para aportar conocimiento basado en el análisis, el rigor y la visión internacional que le aporta su presencia en organizaciones de ámbito mundial. En el mundo del motor apoya a jóvenes pilotos fomentando las habilidades para competir y los valores humanos del deporte. Goza de un reconocido prestigio internacional como organizador riguroso de pruebas puntuables para los campeonatos del mundo de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.