

NOTA DE PREMSA

La 24a edició del mapa de risc de la xarxa viària catalana conclou que les carreteres convencionals acumulen tots els trams de risc “molt alt”, “alt” i “mitjà” de patir un accident greu o mortal

Les motos estan implicades en gairebé la meitat dels accidents mortals i greus de Catalunya

- ***La carretera T-314 (entre Cambrils i Reus) ha estat el tram amb un índex de perillositat més alt de Catalunya al trienni 2022-2024, prenent el relleu de la BP-1417 (l'Arrabassada).***
- ***En el trienni 2022-2024 els accidents greus i mortals han augmentat un 4,97%, mentre que la mobilitat global en carretera s'ha incrementat un 4,50%. Com a conseqüència, l'índex de risc ha pujat un 0,44% al conjunt de la xarxa viària analitzada.***
- ***Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen la totalitat dels trams amb índex de risc “molt alt”, “alt” i “mitjà”. Els quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 26% de la xarxa, 2 punts més que en el trienni anterior.***
- ***El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants es troba a l'N-340, a la variant de Torredembarra.***
- ***El tram amb més concentració d'accidents de bicicletes es troba per segon any consecutiu a la BV-5001, entre Martorelles i Vilanova del Vallès.***

Barcelona, 16 de desembre de 2025 – El **RACC** ha presentat la **24a edició del mapa de risc de la xarxa viària catalana**, elaborat amb la **metodologia internacional iRAP**, que analitza un any més l'accidentalitat a les carreteres. A Catalunya, l'estudi és una iniciativa del Servei Català de Trànsit i compta amb la col·laboració del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Barcelona. La metodologia iRAP 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 (en termes d'intensitat mitjana diària de trànsit, IMD).

L'estudi iRAP (abans EuroRAP) es publica cada any a Catalunya des del 2002 i **analitza més de 6.300 km de carreteres interurbanes** de titularitat del Ministeri, de la Generalitat i de les

NOTA DE PREMSA

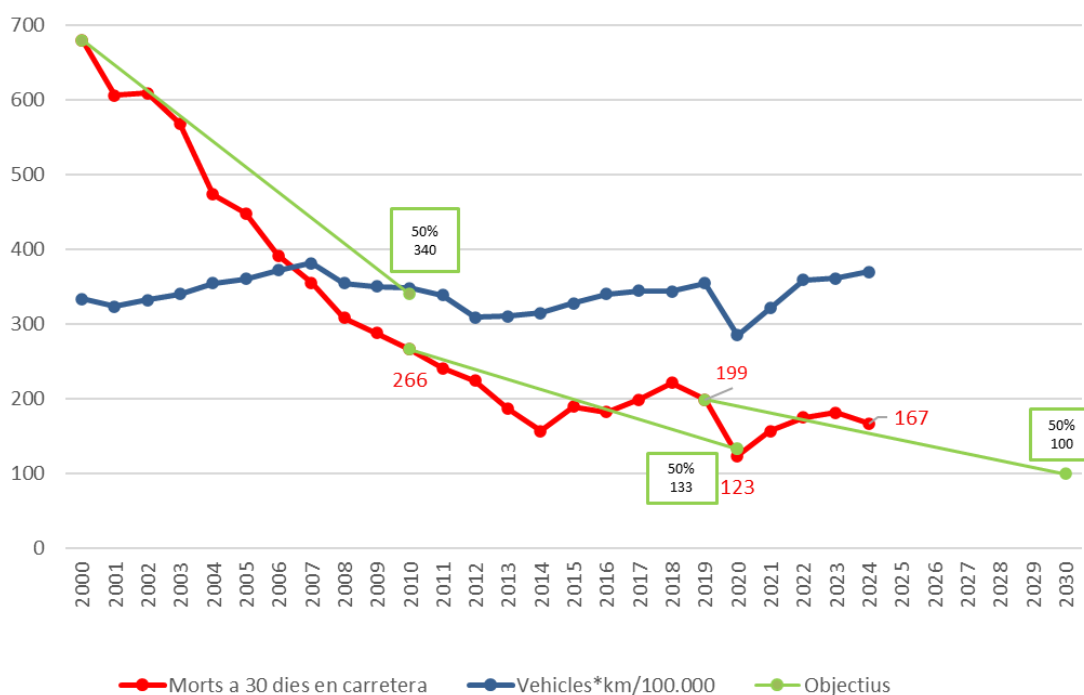
Diputacions, on es concentra el 93% de la mobilitat del territori i on tenen lloc el 79% dels accidents amb ferits greus i víctimes mortals. *(Més informació sobre iRAP a l'última pàgina).*

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, els accidents de trànsit s'han 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 167** (víctimes morals a 30 dies en carretera).

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 que es complissin aquests objectius fins a l'any 2020, reduint un 54% els morts en accidents de trànsit respecte al 2010. Passat l'efecte pandèmia i recuperada la mobilitat, el nombre de morts a la carretera ha tornat a créixer, sense assolir però la taxa de víctimes de 2019. El repte està en aconseguir reduir la sinistralitat al ritme esperat fins i tot en un context d'increment de la mobilitat i de la circulació.

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



NOTA DE PREMSA

L'anàlisi iRAP de la xarxa viària catalana arriba enguany a la seva 24a edició, en què s'ha analitzat el trienni 2022-2024. Respecte a l'edició anterior, **que avaluava el trienni 2021-2023, l'índex de risc s'ha incrementat un 0,44%, tot i que el seu valor global es manté baix (18,2)**. Aquesta pujada és el resultat de l'augment del nombre d'accidents amb víctimes mortals i ferits greus, que han passat de 509 a 581 (un creixement del 14,1% de mitjana del trienni), combinat amb un augment menor de la mobilitat, que ha incrementat fins al 8%. Tot això, en un context encara condicionat per la pandèmia amb part del 2021 i de camí cap a la nova normalitat el 2022 i el 2023.

	2021-2023	Diferència	2022-2024
Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus	584	4,97%	613
Mobilitat (vehicles*km)	32,1	4,50%	33,7
Índex de Risc	18,1	0,44%	18,2

Dades: Xarxa iRAP

És important subratllar que la presència de motoristes en els accidents mortals i amb ferits greus ha estat encara més elevada que en el trienni 2022 – 2024. De fet, en **el 47% 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 3,2% de la mobilitat global en carretera a Catalunya**. En el cas dels accidents mortals, les motos han estat implicades en el 36% del total de sinistres.

Un 2025 amb més víctimes mortals i més ferits greus que el 2024

Les dades de sinistralitat de 2025 presenten una evolució negativa respecte les de 2024, si bé es constata una reducció amb relació a les xifres de 2019. Fins al 30 de novembre, han perdut la vida 133 persones en 125 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant el mateix període de l'any passat, van perdre la vida 126 persones en 115 sinistres mortals. Si es compara amb el 2019 (any de referència per al compliment d'objectius), període en què van morir 167 persones en 154 sinistres, la reducció és del 20,4% pel que fa a les víctimes mortals i del 18,9% pel que fa als accidents. Tanmateix, en aquests primers onze mesos s'han registrat 790 persones ferides greus en accident de trànsit, que són un 8,4% més que les 729 de 2023.

A 30 de novembre de 2025, les víctimes mortals que pertanyen a col·lectius vulnerables – motoristes, vianants i ciclistes – han estat 60 (igual que en 2024) si bé disminueix lleugerament el seu pes relatiu fins a representar el 45,1% del total (47,6% l'any passat. En aquest sentit, 43 eren motoristes, 12 vianants i 5 ciclistes. Els motoristes són el col·lectiu amb més morts (43), tot i que n'han mort tres menys que l'any passat, i suposen el 32,3% del total de víctimes. Pel que fa a vianants (12), n'han mort quatre més en comparació amb el 2024.

NOTA DE PREMSA

Risc de patir un accident greu o mortal

- A Catalunya el **26% de la xarxa viària analitzada** presenta un risc “alt” i “molt alt” d'accident greu o mortal, 2 punts més que el trienni anteriori.
- Els **quilòmetres amb un índex de risc “mitjà” pugen 1 punt** respecte del trienni 2021-2023 (del 20 al 21%). Els de risc baix es mantenen al 34% i els de nivell molt baix baixen 2 punts, del 22 al 20%.
- **Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen la totalitat dels trams amb risc “molt alt”, “alt” i “mitjà”.** En canvi, a les carreteres desdoblades (autovies i autopistes) 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	16% (24%)	39% (35%)	20% (14%)	9% (12%)	16% (15%)
Girona	29% (26%)	30% (32%)	19% (15%)	8% (10%)	15% (17%)
Lleida	12% (12%)	32% (31%)	22% (30%)	21% (11%)	13% (16%)
Tarragona	26% (27%)	29% (36%)	23% (27%)	16% (7%)	5% (4%)
CATALUNYA	20% (22%)	34% (34%)	21% (20%)	13% (10%)	13% (14%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa iRAP.
Entre parèntesi, les dades de l'anterior trienni 2021-2023.

- **A Lleida i Tarragona augmenta el nombre de km amb risc “alt” i “molt alt” en 7 i 10 punts percentuals. Barcelona disminueix en 2 punts i Girona és la que baixa més, fins a 4 punts.**
- Lleida lidera el percentatge de km amb risc “alt” i “molt alt” amb un 34%. Barcelona la segueix amb un 25%, Girona un 23% i Tarragona un 21%.

NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal a Catalunya (2022-2024)

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	IP	Risc
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.401	Convencional	Tarragona	2,0	139,6	Molt alt
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.947	Convencional	Barcelona	3,7	126,6	Molt alt
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	6.525	Convencional	Barcelona	1,3	88,4	Alt
C-14	Artesa de Segre (X C-26)	X C-1412b a Ponts	12,6	5.391	Convencional	Lleida	2,0	80,4	Alt
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.501	Convencional	Girona	1,7	76,0	Alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.295	Convencional	Barcelona	1,7	75,7	Alt
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	8.085	Convencional	Barcelona	1,3	72,0	Alt
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	l'Estartit	5,5	9.382	Convencional	Girona	1,3	71,0	Alt
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.342	Convencional	Tarragona	1,3	69,9	Alt
C-31	Sitges (X C-32)	Castelldefels (enllaç C-32 i C-246)	14,5	16.319	Convencional	Barcelona	6,0	69,5	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 anteriors.
- Entre ells 5 pertanyen a la demarcació de Barcelona, 2 a la de Girona, 2 a la de Tarragona i 1 a la de Lleida.
- Hi ha 2 trams amb risc molt alt, 2 menys que a l'edició anterior.
- Apareixen 3 trams nous, 2 a Barcelona i 1 a Lleida.
- Desapareixen 2 trams a Barcelona (BP-2151 entre Sant Sadurní d'Anoia i Sant Pere de Riudebitlles i la BV-1201 entre Olesa de Montserrat i Castellbisbal) i 1 tram a Girona (GI-643 entre Torroella de Montgrí i Parlavà).
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) baixa a la segona posició del rànquing, darrere la T-314 entre Cambrils i Reus.

NOTA DE PREMSA

Els trams amb menys risc a Catalunya (2022-2024)

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD ▼	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
A-2	C-35, Vidreres (enllaç)	AP-7, Aiguaviva	18,159	34.192	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-16	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	Navàs (X C-1411z)	14,340	25.260	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,703	20.589	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,390	19.065	A. Peatge	Lleida	0,0	Molt baix
N-150	Cerdanyola del Vallès (X A-P7, X C-58)	Sabadell (X C-1413a)	7,092	19.037	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	18.659	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
A-26	Inici A-26	Inici variant Olot	19,749	14.974	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
AP-2	Enllaç Lleida	Enllaç Borges Blanques	21,104	14.636	A. Peatge	Lleida	0,0	Molt baix
C-153	Vic (final nucli urbà)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	13.171	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
C-1413a	Enllaç C-16	Sabadell (Plaça del Mil·lenari)	6,073	12.633	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
GI-632	La Tallada d'Empordà (X C-31)	L'Escala (X GI-630)	8,910	12.210	Comarcal	Girona	0,0	Molt baix
C-58	Terrassa (X B-120)	Vacarisses (X C-16)	8,624	11.840	Bàsica	Barcelona	0,0	Molt baix
N-340	Ametlla de Mar (X TV-3025)	Inici variant Hospitalet de l'Infant	13,346	9.164	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límit del Parc Natural)	5,426	8.551	Local	Barcelona	0,0	Molt baix
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,541	7.823	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
GIP-6531	Begur (X GI-653)	ZU Palafrugell	5,087	7.161	Local	Girona	0,0	Molt baix
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclavament Llívia	6,103	7.043	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	6.505	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,387	6.357	Local	Tarragona	0,0	Molt baix
BV-5122	Tordera (X BV-5121)	Fogars de la Selva (X BV-5123 i enllaç AP-7)	8,447	6.009	Local	Girona	0,0	Molt baix
GI-633	Medinyà (X N-II)	Colomers (X GI-631, X GI-634)	9,833	5.491	Comarcal	Girona	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

- L'A-2 entre Vidreres i Aiguaviva és el tram amb menys risc de Catalunya. Tot i la seva alta intensitat (més de 34.000 vehicles diaris) no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- S'identifiquen 3 trams més sense accidents amb víctimes mortals i ferits greus que el trienni anterior (21 vs 18).
- Fins a 587 km tenen un risc igual a zero (89 km menys que en el període anterior). És a dir, al 9,2% de la xarxa analitzada per iRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu l'últim trienni.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de vehicles pesants per km (2022-2024)

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / km ▼	% Acc. Pesants
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	15.496	Bàsica	Tarragona	0,12	60%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	115.151	A. Peatge	Barcelona	0,12	33%
C-59	Mollet del Vallès (X C-33)	Palau de Plegamans (X C-155)	6,1	36.201	Bàsica	Barcelona	0,11	25%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.782	Desdoblada	Barcelona	0,10	13%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,1	133.220	Desdoblada	Barcelona	0,09	13%
C-31	Cunit (límit de terme comarcal Baix Penedès-Garraf)	St.Pere de Ribes (X C-32)	11,4	23.770	Bàsica	Barcelona	0,09	17%
AP-7	Enllaç Papiol	Enllaç Vilafranca Nord	31,3	90.011	A. Peatge	Barcelona	0,09	40%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	101.755	Desdoblada	Barcelona	0,08	19%
N-2	Final variant Figueres	Frontera francesa	20,6	11.531	Desdoblada	Girona	0,08	45%
AP-7	Enllaç Maçanet de la Selva	Enllaç C-60	41,7	71.107	A. Peatge	Barcelona	0,07	47%

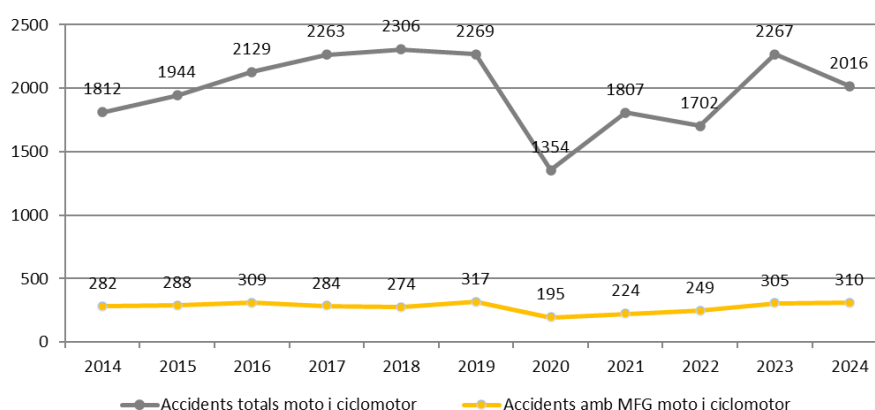
En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

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

- Dels habituals trams de la N-340 al seu pas per la província de Tarragona només apareix el de la variant de Torredembarra, que al trienni anterior va ocupar la 5a posició i ara apareix en 1r lloc de la taula.
- 6 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat.
- 3 dels trams corresponen a l'AP-7, el mateix número que a l'informe anterior, com a reflex de la sinistralitat registrada a la via especialment entre 2022 i 2023, condicionada per la fi dels peatges.
- Desapareixen els trams B-502 de Vilassar de Mar a Argentona, C-17 de Mollet del Vallès a Lliçà de Vall, AP-7 Enllaç Vilafranca Nord amb Altafulla i C-65 de Cassà de la Selva a Girona.
- A la xarxa analitzada per iRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només l'11,2 % dels quilòmetres (713 km).

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 iRAP.

- Fins al 2018 els accidents totals en moto/ciclomotor havien mostrat una tendència a l'alça, que es va trencar el 2019. La COVID-19 va suposar una caiguda del 40% respecte l'any anterior. Els anys posteriors a la pandèmia mostren una alternança d'anys ascendent i descendent, amb una tendència global ascendent, però per sota dels nivells prepandèmics.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, **en el 47% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor** (valor que representa 2 punts percentuals més que a l'anterior informe). S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria un 3,2% de la mobilitat global en carretera.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de motos i ciclomotors per km (2022-2024)

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / Km ▼	% Acc. Moto / Total
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	86.124	Desdoblada	Barcelona	0,68	100%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.782	Desdoblada	Barcelona	0,65	87%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	93.663	Desdoblada	Barcelona	0,53	85%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,1	133.220	Desdoblada	Barcelona	0,52	73%
GI-600	Tordera (X N-II i GI-512)	Blanes (X GI-682)	5,3	25.722	Comarcal	Barcelona	0,50	100%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	66.966	Desdoblada	Barcelona	0,49	88%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	101.755	Desdoblada	Barcelona	0,39	85%
C-31	Cunit (límit de terme comarcal Baix Penedès-Garraf)	St.Pere de Ribes (X C-32)	11,4	23.770	Bàsica	Barcelona	0,32	61%
C-31	Sitges (X C-32)	Castelldefels (enllaç C-32 i C-246)	14,5	16.319	Bàsica	Barcelona	0,32	78%
B-30	Sant Cugat del Vallès	Barberà	11,9	59.973	Desdoblada	Barcelona	0,31	69%

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

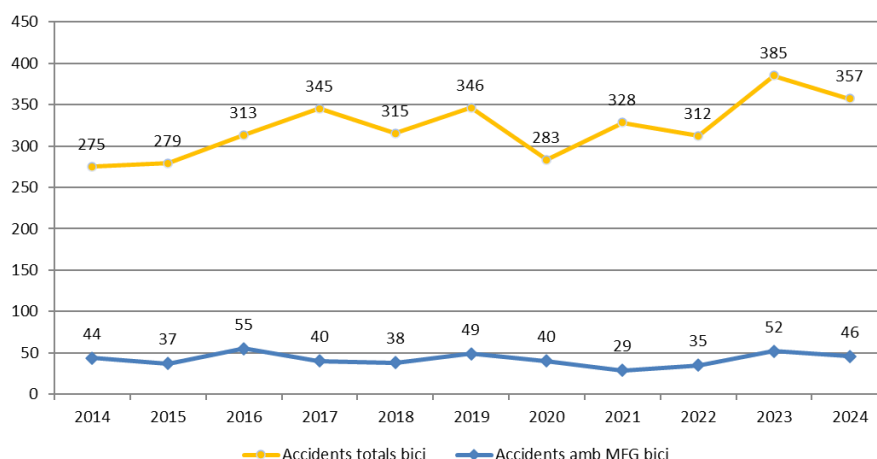
Mitj. acc. moto MiFG / km = Mitjana anual d'accidents de moto amb morts i ferits greus dividit per la longitud del tram

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

- Al conjunt de la xarxa analitzada, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 12,9% de longitud de la xarxa (826 km).
- 8 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat, i d'aquests 8, 6 també l'any anterior.
- Desapareixen els trams de la B-20 entre Esplugues i el Nus de la Trinitat i el de la BP-1417 entre Barcelona i Sant Cugat del Vallès.
- A excepció de la C-31 entre Sitges i Castelldefels, totes les carreteres presenten IMD superiors a 20.000 vehicles.
- 8 dels 10 trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona. En sis 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

Anàlisi de l'accidentalitat de bicicleta



Es tenen en compte tots els accidents on ha estat involucrada una bicicleta. Dades Xarxa iRAP.

- Des de l'any 2014 els accidents amb bicicletes implicades han evolucionat a l'alça, amb un increment acumulat del 26% fins al moment de la pandèmia de COVID-19, moment en què s'experimentà un retrocés significatiu (any 2020). Des d'aleshores, els accidents totals de bicicletes han recuperat la tendència de fons creixent, havent registrat el 2024 un 3% més de sinistres que el 2019 (però un 7% menys que el 2023).
- Quant als accidents amb víctimes mortals i ferits greus, les xifres s'han mantingut relativament estables, traient els anys de la pandèmia. El 2024 es van situar un 6% per sota del 2019 (i un 12% per sota del 2023).

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de bicicleta per km (2022-2024)

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MIFG ▼	% Acc. Bici / Total
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.295	Local	Barcelona	0,15	60%
N-II	Enllaç Mataró nord amb C-32	Inici ZU Pineda	16,5	16.714	Local	Barcelona	0,12	43%
B-210	Viladecans (X B-204)	Gavà (X Riera de les Canyes)	2,9	8.759	Comarcal	Barcelona	0,11	17%
C-31C	St. Boi de Llobregat (X B-201)	El Prat de Llobregat (X C-31)	3,0	38.298	Desdoblada	Barcelona	0,11	33%
B-510	Argentona (X C-1415c, X C-60)	Linars del Vallès (enllaç AP-7)	9,9	4.070	Local	Barcelona	0,10	100%
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.401	Local	Tarragona	0,09	33%
GI-522	Castellfollit de la Roca (X N-260)	St. Joan les Fonts (X C-26)	3,9	2.705	Local	Girona	0,09	100%
BV-5114	St. Celoni (pl. Comte del Montseny)	Fogars de Montclús (X BV-5119)	4,0	3.547	Local	Barcelona	0,08	17%
N-340	B-24, Cervelló (enllaç)	Enllaç B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.789	Comarcal	Barcelona	0,08	14%
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.342	Local	Tarragona	0,08	50%

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

- 6 dels 10 trams amb més accidents de bicicleta ja hi eren l'any passat.
- Desapareixen els trams C-31 entre Castelldefels i El Prat de Llobregat, C-352 entre Granollers i Canovelles, GI-610 entre Roses i Vilajuïga i C-31 entre Sitges i Castelldefels.
- 7 dels 10 trams es troben a la demarcació de Barcelona, 2 a Tarragona i 1 a Girona. No hi ha cap tram a la demarcació de Lleida.

NOTA DE PREMSA

Cost social anual de la sinistralitat en els trams analitzats

Tipus carretera	Longitud	Acc. mortals	Acc. greus	Acc. lleus	VK (milions)	Cost Social (M€)	Cost/VK (€/veh-km)
Desdoblada	1.613	48,0	177,7	3.084,3	23.051	290	0,013
Bàsica	2.239	45,3	152,3	1.480,0	6.170	228	0,037
Comarcal	1.426	18,3	95,0	981,0	2.590	113	0,043
Local	1.111	7,7	68,3	756,7	1.861	65	0,035
TOTAL	6.389	119,3	493,3	6.302,0	33.673	696	0,021

Es calcula el cost social a partir de les taules del SAIT (DGIMT, 2019)

- El cost social anual del conjunt de la sinistralitat per vehicle-quilòmetre segons el tipus de carretera és semblant als valors que recull el Manual del SAIT del 2021 per a tota Catalunya.
- Les carreteres amb major cost d'accidents per veh-km són les comarcals, amb 0,043 €/veh-km.
- Segueixen les carreteres bàsiques i locals, amb un valor semblant entre 0,035 i 0,037 €/veh-km.
- Les carreteres desdoblades són clarament les que presenten un cost social de sinistralitat més baix, de 0,013 €/veh-km.
- **El cost social de la sinistralitat a les carreteres convencionals és 3 vegades més alt que a les vies desdoblades (0,013 €/veh-km vs 0,038 €/veh-km).**

NOTA DE PREMSA

CONCLUSIONS

- A la xarxa analitzada amb la metodologia del mapa de risc d'iRAP (que representa el 53% del total de la xarxa i el 93% de la mobilitat per carretera de Catalunya), hi té lloc el 79% dels accidents amb morts i ferits greus en carretera.
- En el trienni 2022-2024 els accidents greus i mortals han augmentat un 4,97%. La mobilitat global en carretera ha augmentat un 4,50%. L'índex de risc ha augmentat en un 0,44% en el global de la xarxa analitzada per iRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 26% de la xarxa, 2 punts més que en el trienni anterior. Lleida i Tarragona augmenten els seus km amb risc "alt" i "molt alt", de 27% a 34% i de 11% a 21%, respectivament. En canvi Barcelona i Girona els disminueixen, del 27% al 25% i del 27% al 23%, respectivament.
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen la totalitat dels trams amb risc "molt alt", "alt" i "mitjà". En canvi, a les carreteres desdoblades (autovies i autopistes) tots els trams són de risc "baix" o "molt baix".
- Al trienni 2022-2024, el risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional ha estat 3,4 cops més alt que en una carretera desdoblada.
- La carretera T-314 (entre Cambrils i Reus) s'ha situat com el tram amb un índex de perillositat més alt de Catalunya al trienni 2022-2024.
- En aquest informe, 587 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 9,2% de la xarxa analitzada per iRAP 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, igual que en les dues darreres edicions d'aquest informe. En els 10 trams amb més accidents s'observa una elevadíssima presència de sinistres de motocicletes i ciclomotors (80%).
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants es troba a la N-340, a la variant de Torredembarra. El 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només l'11,2% de la xarxa (713 km).
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 47% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. Aquest percentatge és el 36% en el cas dels accidents mortals. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria un 3,2% de la mobilitat global en carretera.
- A la xarxa iRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 12,9% de longitud de la xarxa (826 km).

NOTA DE PREMSA

- El tram amb més concentració d'accidents de bicicletes es troba per segon any consecutiu a la BV-5001, entre Martorelles i Vilanova del Vallès, un tram que també apareix al top 10 de trams més perillosos amb un índex de risc "alt".
- El cost social anual de la sinistralitat al conjunt de la xarxa analitzada per iRAP s'estima en 696 milions d'euros. El cost social de la sinistralitat a les carreteres convencionals és 3 vegades més alt que a les vies desdoblades (0,013 €/veh-km vs 0,038 €/veh-km).

Trams viaris estudiats

- L'estudi iRAP ha analitzat 6.389 km de la xarxa viària catalana (carreteres interurbanes i travesseres), que representen el 53% del total (11.999 km). Aquesta xarxa es divideix en 430 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per iRAP hi circula el 93% de la mobilitat total per carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per iRAP hi tenen lloc el 79% 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 (2022, 2023 i 2024). La metodologia de treball, per tant, no contempla els accidents de 2025.

iRAP, un referent internacional

- iRAP (International 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'iRAP. L'any 2013, iRAP 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, iRAP 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 i de bicicletes. 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, iRAP 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 complets. Per tant, la metodologia de treball no contempla les dades de l'any en curs.

NOTA DE PREMSA

- Des de l'any 2002, el RACC ha inspeccionat sota la metodologia iRAP 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, les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. A més, també actua en l'àmbit de la llar, amb una àmplia gamma de productes i serveis que inclouen alarmes, internet, assegurances, energia, manteniment, reparacions i reformes.

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.