

NOTA DE PREMSA

Els accidents mortals i greus en moto ja representen el 42% del total d'accidents en carretera

Catalunya encara té més de 2.000 km de carreteres amb risc alt o molt alt de patir un accident greu o mortal

- *Els quilòmetres de **risc “alt” i “molt alt”** representen un terç de la xarxa. Girona és la demarcació amb més quilòmetres de carretes amb un risc “molt alt” de patir un accident greu o mortal.*
- *Tres dels deu trams amb més concentració d'accidents de **vehICLES pesants** pertanyen a la N-340, i 3 més a l'A-2*
- *Les **motocicletes** estan involucrades en el 42% dels accidents totals en carretera i la seva sinistralitat ha augmentat un 36% des del 2013. L'entorn metropolità de Barcelona és on es concentren més accidents greus de motoristes.*

Barcelona, 14 de desembre de 2017.– La 16a edició de l'estudi d'avaluació de carreteres EuroRAP ha analitzat un any més l'accidentalitat a la xarxa viària catalana. El RACC, juntament amb altres automòbil clubs europeus membres de la Federació Internacional de l'Automòbil (FIA), ha comptat amb la col·laboració del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, el Servei Català de Trànsit i la Diputació de Barcelona.

EuroRAP és un consorci europeu que relaciona l'accidentalitat (morts i ferits greus) que es dona en un tram concret de carretera amb la seva intensitat mitjana de trànsit diària (IMD). L'estudi persegueix la millora de la seguretat viària en carretera i a Catalunya es publica cada any des del 2002.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

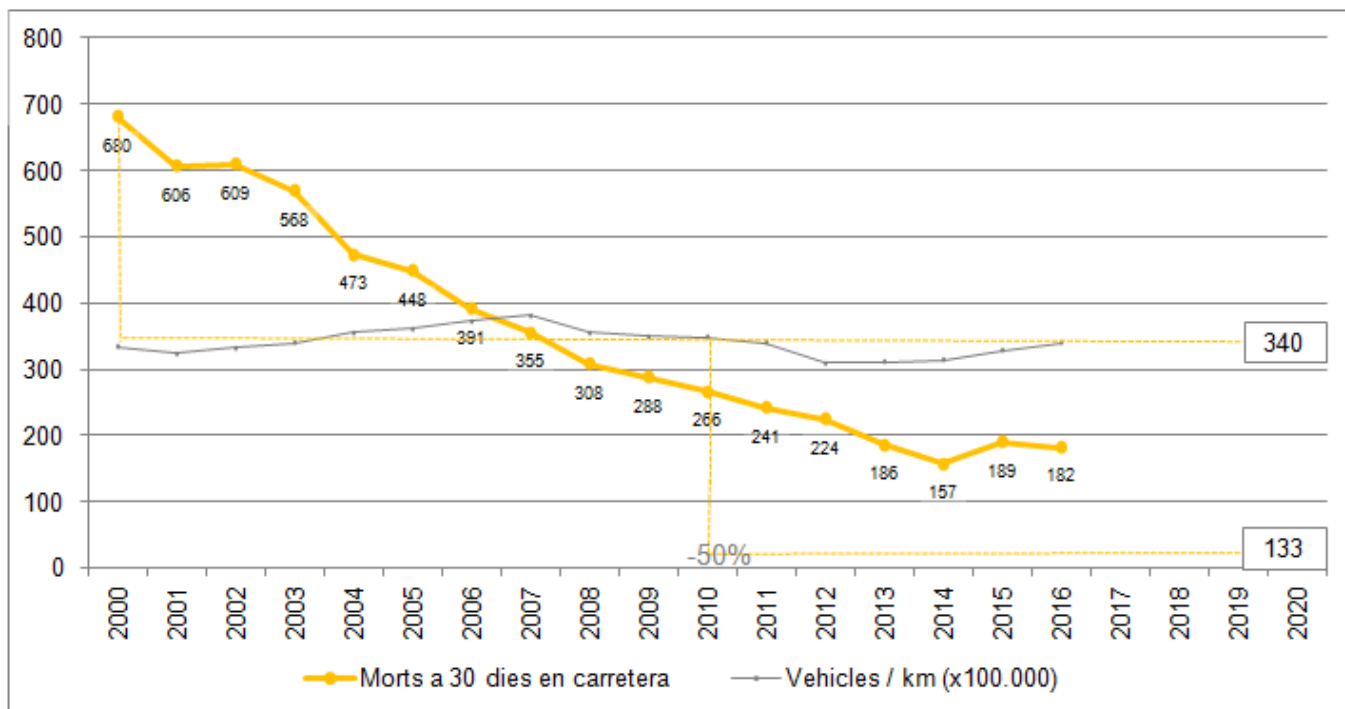
Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Evolució de les víctimes mortals a Catalunya

En els últims 2 anys, hi ha hagut un estancament en la reducció de víctimes mortals i s'ha deixat d'avançar cap a l'objectiu de la Unió Europea per al 2020 de reduir les víctimes en un 50% respecte l'any 2010.



Morts a 30 dies en accidentat de trànsit i mobilitat (vehicles /km) del total de les carreteres catalanes (no inclou àmbit urbà). Font: SCT.

El risc de partir un accident greu o mortal

Tot i aquest estancament en el descens de les víctimes, la mobilitat per carretera a Catalunya s'ha incrementat un 3,26% en el mateix període 2014-2016. D'aquestes dades es desprèn que el risc de patir un accident greu o mortal a la xarxa analitzada per EuroRAP ha disminuït un 3,6% respecte el trienni anterior.

	2013-2015	Diferència	2014-2016
Accidents amb Morts i Ferits Greus (MiFG)	712	-0,46%	709
Mobilitat (vehicles*km)	29,46	3,26%	30,42
Índex de Risc	24,17	-3,60%	23,29

Dades Xarxa EURORAP.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

- Els quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 33% de la xarxa, 2 punts més que en el trienni anterior.
- Els quilòmetres amb un índex “molt baix” i “baix”, han pujat del 38% fins al 46% del total en els últims 7 triennis, tot i que aquest creixement s’ha estancat en els últims 2 triennis.

Distribució dels quilòmetres segons el seu nivell de risc

Any /Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
2007-2009	10%	28%	20%	26%	16%
2008-2010	12%	27%	23%	22%	16%
2009-2011	15%	26%	23%	21%	15%
2010-2012	17%	27%	23%	17%	16%
2011-2013	15%	29%	23%	15%	17%
2012-2014	15%	32%	20%	16%	16%
2013-2015	15%	30%	24%	13%	18%
2014-2016	15%	31%	21%	16%	17%

- La demarcació amb un major percentatge de quilòmetres de risc “molt alt” és Girona (20%), seguida de prop per Barcelona (18%). Tot i això, ambdues disminueixen 1 punt el percentatge d’aquestes vies.
- Totes les demarcacions augmenten el percentatge de km amb risc “alt” i “molt alt”: Lleida (+2 punts percentuals), Barcelona (+2 punts), Girona (+1 punt) i Tarragona (+1 punt).

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

Trienni (2014-2016)	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	16% (13%)	35% (35%)	16% (20%)	15% (12%)	18% (19%)
Girona	11% (11%)	30% (28%)	29% (31%)	11% (9%)	20% (21%)
Lleida	13% (12%)	26% (26%)	21% (24%)	23% (18%)	17% (20%)
Tarragona	20% (25%)	33% (27%)	22% (25%)	13% (14%)	11% (9%)
Catalunya	15% (15%)	31% (30%)	21% (24%)	16% (13%)	17% (18%)

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb més risc d'accident a Catalunya (2014-2016)

A l'hora de presentar els trams de més risc, s'han tingut en compte els trams que tenen una IMD (quantitat de vehicles que circulen cada dia per un tram) superior a 5.000 vehicles/dia*; aquells trams on almenys hi ha hagut un accident amb morts o ferits greus en els últims dos anys i els que la seva longitud és superior a 5 Km.

D'aquest filtratge s'obté una selecció de 213 trams (3.287 km), on hi circula el 77% de la mobilitat total i tenen lloc el 59% dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long. (Km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. amb MiFG	Risc ▼
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.518	Via convencional	Barcelona	5,3	Molt alt
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límit del Parc Natural)	5,4	8.024	Via convencional	Barcelona	2,0	Molt alt
N-260	X N-1411	X LV-4055 (Martinet)	10,1	5.029	Via convencional	Lleida	2,0	Molt alt
C-14	X C-1412b a Ponts	X C-26 a Bassella	17,1	6.446	Via convencional	Lleida	4,0	Molt alt
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.433	Via convencional	Barcelona	1,7	Molt alt
C-245	Gavà (límit terme municipal de Castelldefels)	Cornellà (rotonda Av de Baix Llobregat)	10,0	15.571	Via convencional	Barcelona	5,0	Alt
BP-2121	Vilafranca del Penedès (X N-340a)	X BV-2122 (Sant Martí Sarroca)	9,0	7.264	Via convencional	Barcelona	2,0	Alt
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	L'Estarlit	5,5	7.955	Via convencional	Girona	1,3	Alt
BV-5001	Accés nord de la B-20	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	10,2	8.903	Via convencional	Barcelona	2,7	Alt
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Via convencional	Barcelona / Girona	6,0	Alt

Mitjana Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus. Es tenen en compte els trams d'IMD>5.000, long.>5km i amb Acc. MiFG els dos últims anys. IMD = Intensitat Mitjana Diària de vehicles.

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

- La carretera de l'Arrabassada (BP-1417 entre Barcelona i Sant Cugat), és el tram amb més risc d'accident per segon any consecutiu. El tram de la BV-1221 entre Terrassa (a l'altura de la intersecció amb la B-40) i Matadepera escala 5 posicions respecte l'any passat i es col·loca el segon de la llista. Cal destacar l'alta proporció d'accidents de moto respecte el total d'accidents amb morts i ferits greus en aquests trams: representen el 81% en el tram de la BP-1417 i el 67% en el tram de la BV-1221.
- Dels 10 trams de la llista, 7 ja apareixien en aquesta taula l'any passat (ombrejats en color gris).
- Tots els trams de la llista són vies convencionals de calçada única.
- D'aquests 10 trams d'alt risc, 6 pertanyen a la província de Barcelona, 2 a Lleida i 1 a Girona. El darrer és compartit entre les províncies de Barcelona i Girona.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Els trams de menys risc a Catalunya (2014-2016)

Carretera	Point A	Point B	Long. (Km)	IMD ▼	Tipologia carretera	Demarcació	Acc. amb MiFG	Risc ▲
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,7	23.035	Autopista	Barcelona	0,0	Molt baix
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,7	15.800	Autovia	Barcelona	0,0	Molt baix
C-32	El Vendrell (X N-340, accés A-P7)	Vilanova i la Geltrú (X C-15)	20,7	15.623	Autopista	Tarragona / Barcelona	0,0	Molt baix
C-32	Calella (X N-II, BV-5126)	Palafolls (enllaç amb la N-II)	12,4	15.338	Autopista	Barcelona	0,0	Molt baix
BV-2005	St. Vicenç dels Horts (X BV-2002)	Torrelles de Llobregat	6,5	9.026	Via convencional	Barcelona	0,0	Molt baix
AP-2	Enllaç Borges Blanques	Enllaç Montblanc	32,1	8.429	Autopista	Lleida / Tarragona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,4	7.969	Autopista	Lleida	0,0	Molt baix
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	7.565	Via convencional	Tarragona	0,0	Molt baix
BV-5108	Cardedeu (X c. Dr. Klein)	Cànoves i Samalús (X BP-5107)	5,0	5.777	Via convencional	Barcelona	0,0	Molt baix
C-13/C-13B	Lleida (X LL-12)	Lleida (X C-11)	8,4	5.626	Autovia	Lleida	0,0	Molt baix

Mitjana Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus. Es tenen en compte només els trams amb $IMD > 5.000$ i Longitud $> 5Km.$; $IMD =$ Intensitat Mitjana Diària de vehicles. Ordenat per IMD , de major a menor.

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

- Els trams amb menys risc es situen majoritàriament en vies desdoblades, tant de peatge com de no peatge.
- Enguany, 3 vies locals convencionals de calçada única també es situen entre les 10 més segures de Catalunya.
- L'estudi conclou que 529 km tenen un risc igual a zero (52 més que en el trienni anterior). Representen el 8,3% de la xarxa analitzada per EuroRAP i són trams no hi ha hagut cap accident greu o mortal en l'últim trienni.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Els trams amb més concentració d'accidents de Catalunya

Carretera	Inici de tram	Fi de tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. MiFG / Km ▼
C-58*	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	151.588	Autovia	Barcelona	1,27
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	88.437	Autovia	Barcelona	0,77
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	32.203	Via convencional	Barcelona	0,68
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,64
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	69.536	Autovia	Barcelona	0,63
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Via convencional	Barcelona / Girona	0,57
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	123.742	Autovia	Barcelona	0,57
C-17	Mollet del Vallès (X C-59)	Llicà de Vall (X C-155)	8,3	66.712	Via convencional	Barcelona	0,56
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	23.844	Via convencional	Barcelona	0,54
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	90.505	Autovia	Barcelona	0,53

Acc. MiFG / km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus dividit per la longitud del tram. Es tenen en compte els trams d'IMD>5.000 i amb long.>5km. IMD = Intensitat Mitjana Diària de vehicles. *No inclou el carril BUS-VAO.

En color gris trams ja presents en l'edició anterior

- Aquesta taula mostra els trams de la xarxa viària on s'hi produeixen més accidents per quilòmetre, sense tenir en compte el volum de trànsit que hi passa. No tots són trams amb un risc "molt alt" o "alt", a excepció dels de la N-II i la B-682/GI-682, que són de risc "alt".
- El tram que acumula més accidentalitat greu es troba a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola del Vallès: concretament, el tram comença a l'encreuament amb la C-33 i la C-17, que es troba a l'alçada de Torre Baró, i acaba a l'encreuament amb l'AP-7, un cop passat el nucli urbà de Cerdanyola. El segon tram amb més accidents és a la C-31 entre El Prat de Llobregat i l'Hospitalet.
- La major part dels trams amb elevada concentració d'accidents es troben (totalment o en part) a la regió metropolitana de Barcelona.
- En aquesta classificació, les motocicletes i els ciclomotors tenen un pes molt elevat. Per exemple, representen més del 80% dels accidents amb morts i ferits greus als trams de la C-31 (tant al tram sud entre El Prat i L'Hospitalet, com al tram nord entre Barcelona i Montgat), la C-32 (de Sitges a Esplugues de Llobregat), i la B-10 (Ronda Litoral).

Per a més informació:

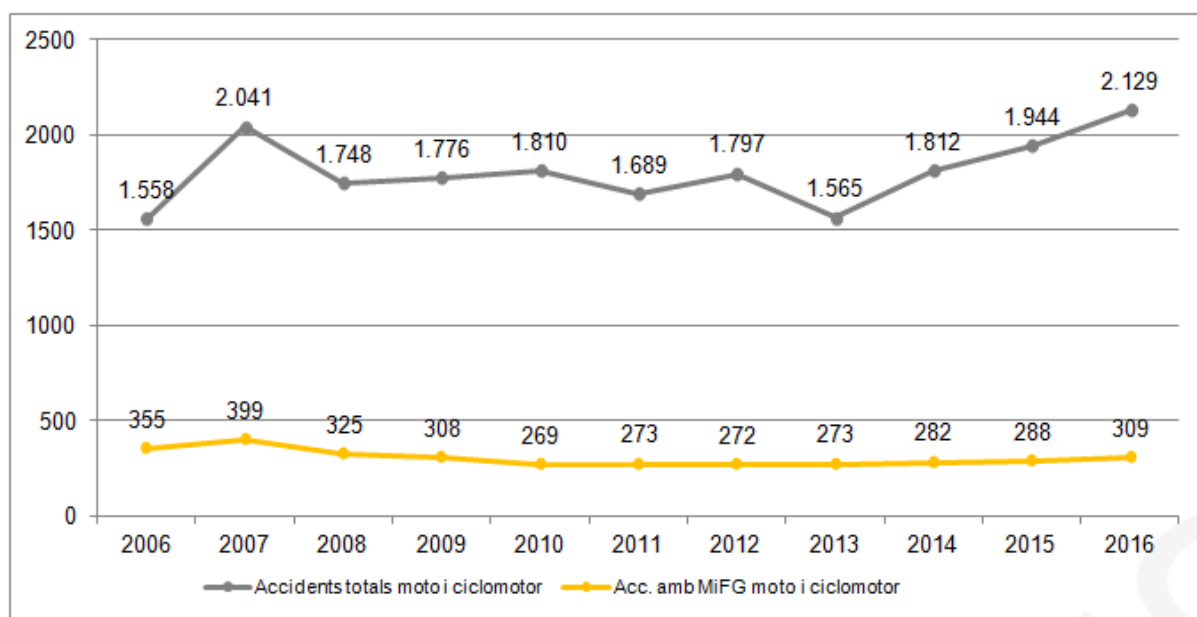
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Anàlisi de l'accidentalitat de moto i ciclomotor



Acc. Amb MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus. Es tenen en compte tots els accidents on ha estat involucrada una moto o un ciclomotor.

- A la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto o ciclomotor han augmentat un 36% des del 2013. En aquest mateix període, els accidents que han ocasionat morts i ferits greus han pujat un 13%.
- A més, en el 42% de tots els accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor, una xifra important atès que aquesta tipologia de vehicles representa menys del 5% de la mobilitat global en carretera. Fa 12 anys, estaven involucrats en només el 25% dels accidents greus.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de motos i ciclomotors

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. Moto /Km	% Acc. Moto /Total
C-58*	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	151.588	Autovia	Barcelona	0,75	59%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	88.437	Autovia	Barcelona	0,63	82%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,56	87%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	69.536	Autovia	Barcelona	0,53	83%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	32.203	Carretera convencional	Barcelona	0,48	71%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	90.505	Autopista i autovia	Barcelona	0,47	88%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Carretera convencional	Barcelona / Girona	0,42	72%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	123.742	Autovia	Barcelona	0,41	71%
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	23.844	Carretera convencional	Barcelona	0,38	70%
GI-600	Tordera (X N-II i GI-512)	Blanes (X GI-682)	5,3	21.194	Carretera convencional	Barcelona / Girona	0,37	75%

Acc. Moto / km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus de moto dividit per la longitud del tram. Es tenen en compte els trams d'IMD>5.000, long.>5km. IMD = Intensitat Mitjana Diària de vehicles. *No inclou el carril BUS-VAO.

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

- El 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 9,6% de longitud de la xarxa (615km).
- El tram amb més accidents de moto i ciclomotor és a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola del Vallès: des de l'encreuament amb la C-33 i la C-17, que es troba a l'alçada de Torre Baró, fins a l'encreuament amb l'AP-7, un cop passat el nucli urbà de Cerdanyola. És el mateix tram amb major concentració d'accidents general.
- 7 dels 10 trams de la llista ja hi eren l'any passat (ombrejats de color gris).
- Tots els trams es troben (totalment o en part) a la regió metropolitana de Barcelona. Són trams on els accidents de moto són molt comuns i en alguns casos arriben a representar el 90% del total d'accidents.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de vehicles pesants

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	% Acc. Pesants /Km ▼	% Acc. Pesants /Total
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,19	29%
N-340	Enllaç C-32	Inici variant Vilafranca	14,4	18.033	Carretera convencional	Barcelona	0,16	78%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	128.275	Autovia	Barcelona	0,15	33%
BP-1413	Cerdanyola del Vallès (Rotonda Parc Tecnològic)	St. Cugat del Vallès (X BP-1417)	2,4	9.797	Autovia	Barcelona	0,14	100%
A-2	Limit Aragó / Catalunya	Variant Lleida	2,5	17.340	Autovia	Lleida	0,14	100%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	29.232	Autovia	Barcelona	0,13	71%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	25.187	Carretera convencional	Tarragona	0,12	50%
N-340	Final variant Amposta	Ametlla de Mar (X TV-3025)	30,0	13.638	Carretera convencional	Tarragona	0,12	65%
B-210	Viladecans (X B-204)	Gavà (X Riera de les Canyes)	2,9	9.810	Carretera convencional	Barcelona	0,11	20%
C-55	Abreva (X A-2)	el Borràs (Castellvell i el Vilar) (X C-58)	15,4	17.926	Carretera convencional	Barcelona	0,11	36%

Acc. Moto / km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus de pesants dividit per la longitud del tram. Es tenen en compte els trams d'IMD>5.000, long.>5km. IMD = Intensitat Mitjana Diària de vehicles.

En color gris: trams ja presents a l'edició anterior

- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants també és un dels trams amb més accidents de motocicletes: la Ronda Litoral.
- 5 dels 10 trams amb més accidents de vehicles pesants ja hi eren a l'estudi de l'any passat.
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només 649 km, que representen el 10,2% de la xarxa.
- 3 dels 10 trams amb més concentració d'accidents de vehicles pesants pertanyen a la N-340: són el tram entre El Vendrell i l'inici de la variant de Vilafranca del Penedès; el tram entre l'inici i el final de la variant de Torredembarra; i el tram entre el final de la variant d'Amposta i el terme municipal de l'Ametlla de Mar. L'autovia A-2 també aporta 3 trams al llistat.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

CONCLUSIONS

- Durant la dècada 2000-2010 les víctimes mortals en carretera a Catalunya van reduir-se un 61%, complint l'objectiu marcat per la UE de reducció dels morts en un 50%. Per al 2020, s'ha establert un nou objectiu per tornar a reduir a la meitat aquesta xifra, de manera que no es sobrepassin els 133 morts a Catalunya l'any 2020. En el període 2010-2016 hi ha hagut una reducció del 32% en el nombre de víctimes mortals però en els últims 2 anys s'observa un clar estancament en aquesta tendència.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP (que representa el 52% del total de la xarxa i el 90% de la mobilitat per carretera de Catalunya) el risc de patir un accident greu o mortal és "alt" o "molt alt" en el 33% de la xarxa (2.067 km), 2 punts percentuals més que en l'edició anterior.
- Els accidents greus i mortals han disminuït molt lleugerament a Catalunya (un 0,46%) en el trienni 2014-2016, mentre que la mobilitat global per carretera va créixer un 3,26%.
- Totes les demarcacions augmenten el percentatge de km amb risc "alt" i "molt alt": Lleida (+2 punts percentuals), Barcelona (+2 punts), Girona (+1 punt) i Tarragona (+1 punt). La demarcació amb major percentatge de km de risc "molt alt" és Girona, seguida de prop de Barcelona.
- La carretera de l'Arrabassada (BP-1417 entre Barcelona i Sant Cugat) és el tram amb més risc d'accident per segon any consecutiu. El tram de la BV-1221 entre Terrassa i Matadepera ocupa el segon lloc del llistat. Cal destacar l'alta proporció d'accidents de moto respecte el total d'accidents amb morts i ferits greus en aquests trams: representen el 81% en el tram de la BP-1417 i el 67% en el tram de la BV-1221. Dels 10 trams de la llista, 7 ja apareixien l'any anterior.
- Tal com s'ha anat observant en els darrers anys, els trams de més risc es presenten de forma sistemàtica en vies de calçada única, amb intensitats de trànsit mitjanes o baixes, mentre que els trams amb més concentració d'accidents es presenten en vies amb elevades intensitats de trànsit.
- Els trams que acumulen més accidentalitat en general es situen fonamentalment a la regió metropolitana de Barcelona i tenen una elevada proporció d'accidents amb motos i ciclomotors implicats.
- De fet, en el 42% dels accidents amb morts o ferits greus de tota la xarxa hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. Aquesta tipologia de vehicles representa, però, menys del 5% de la mobilitat global per carretera, el que posa de manifest l'alta i creixent sinistralitat greu d'aquest col·lectiu. És preocupant, també, que aquesta tendència va a l'alça: a la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto o ciclomotor han augmentat un 36% des del 2013, i un 13% els que han ocasionat morts o ferits greus.
- L'accidentalitat mortal i greu per a motocicletes i vehicles pesants es troba molt concentrada, ja que el 50% d'aquests sinistres es localitzen a:

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



NOTA DE PREMSA

- Per a motocicletes i ciclomotors, en el 9,6% de la xarxa de carreteres (615 km).
- Per a vehicles pesants, en el 10,2% de la xarxa de carreteres (649km).
- La disminució del risc passa per actuar sobre 3 factors: infraestructura, conductor i vehicle.

Trams viaris estudiats

- L'estudi EuroRAP ha analitzat 6.362 km de la xarxa viària catalana (carreteres interurbanes i travesseres), que representen el 52% del total (12.138 km). Aquesta xarxa es divideix en 427 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 90% de la mobilitat total per carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 70% 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 (2014, 2015 i 2016).

EuroRAP, un referent europeu

- EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) ha adaptat la metodologia d'anàlisi que han creat 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 fins a 80 països de tot el món, incloent els Estats Units 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 el 2020.
- A Catalunya, EuroRAP analitza 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 analitza 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.
- 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 llargada del tram, tot fent servir dades dels darrers tres anys (2014, 2015 i 2016). Per tant, la metodologia de treball no contempla l'actual repunt d'accidentalitat.
- 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 i Amèrica Llatina (Perú, Costa Rica, Xile, Argentina o Paraguai) per contribuir a millorar la seguretat de les xarxes viàries a nivell internacional.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

