



servei català de
Trànsit



**Diputació
Barcelona**



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

XVII Resultats de l'estudi EuroRAP

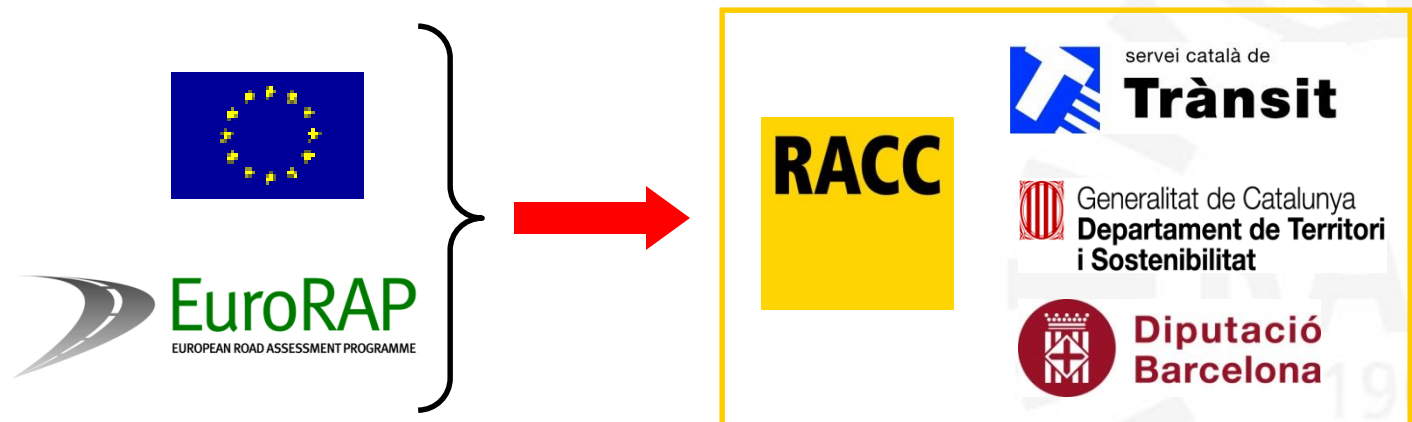
Programa europeu de valoració de carreteres

Barcelona, 17 de desembre de 2018



Què és EuroRAP?

- EuroRAP és un consorci europeu que persegueix la millora de la seguretat viària en carretera.
- A Catalunya es publica des de l'any 2002, on hi participen:
 - RACC
 - Servei Català de Trànsit
 - Departament de Territori i Sostenibilitat
 - Diputació de Barcelona
- Aquesta és la 17a edició de l'estudi d'EuroRAP a Catalunya.



Objectiu RACC – Dep. de Territori i Sostenibilitat – Servei Català de Trànsit – Diputació de Barcelona

- EuroRAP mostra la distribució geogràfica del risc a la xarxa viària, però les causes del risc són múltiples i tenen a veure amb tres elements fonamentals:

CONDUCTORS
SEGURS



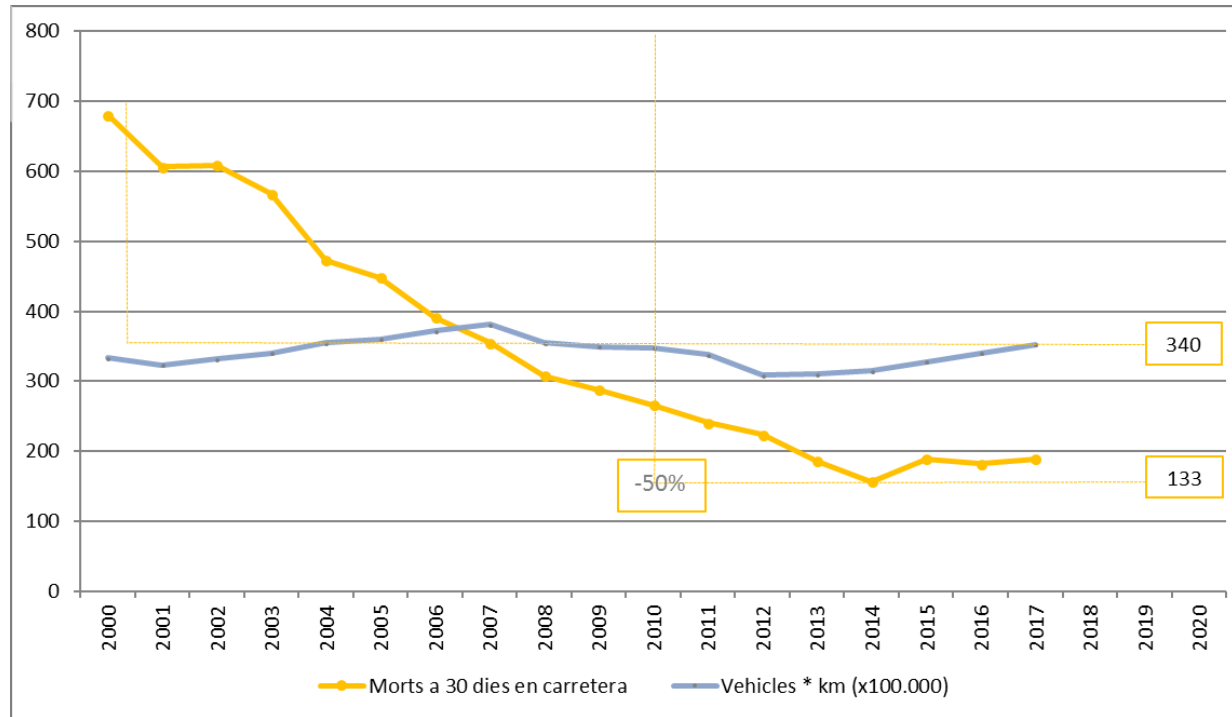
CARRETERES
SEGURES



VEHICLES
SEGURS



Objectiu de la Unió Europea per al 2020



Morts a 30 dies en accident de trànsit i mobilitat (vehicles /km) en el total de les carreteres catalanes (no inclou àmbit urbà).

Font: SCT.

- Durant la dècada 2000-2010 els morts en carretera a Catalunya van reduir-se un 61%, complint amb l'objectiu marcat per la UE de reducció dels morts en un 50%.
- Per al 2020 s'ha establert l'objectiu de tornar a reduir un 50% les víctimes mortals respecte el 2010. En aquest sentit, fa dos anys, es van reduir els llindars de risc d'EuroRAP amb la finalitat d'anar en línia amb aquest nou objectiu.
- En el període 2010-2017 hi ha hagut una reducció d'un 29% en el nombre de morts, però en els últims tres anys s'observa un clar estancament en aquesta tendència de reducció, el que posa en perill l'assoliment de l'objectiu marcat per la UE.

Com treballa EuroRAP

- EuroRAP utilitza les bases de dades oficials d'accidents de les Administracions Públiques.
 - Es compten accidents, no víctimes, ja que el nombre d'ocupants d'un vehicle accidentat és aleatori.
 - EuroRAP comptabilitza accidents amb morts fins a 24 hores després de l'accident i accidents amb ferits greus (hospitalització superior a 24 hores).
- EuroRAP utilitza les bases de dades oficials d'intensitats de trànsit diàries (IMD).
- EuroRAP realitza una radiografia de l'accidentalitat en un període de temps de 3 anys (2015, 2016 i 2017).

EuroRAP a Catalunya

- La xarxa analitzada per EuroRAP consisteix en 6.362 km de carreteres (interurbanes i travesseres) que representen el 53% del total de la xarxa viària catalana (12.075 km). La xarxa EuroRAP es divideix en 427 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 91% de la mobilitat total en carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 80% 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 últims tres anys (2015/ 2016/2017).

Evolució del risc a Catalunya

	2014- 2016	Diferència	2015- 2017
Accidents amb Morts i Ferits Greus (MiFG)	709	-2,54%	691
Mobilitat (vehicles*km)	30,42	0,46%	30,56
Índex de Risc	23,29	-2,92%	22,61

Dades: Xarxa EURORAP

- EuroRAP permet establir l'evolució del risc durant un període de temps determinat.
- En el darrer estudi els accidents greus i mortals en la xarxa EuroRAP han disminuït a Catalunya un 2,54%. En canvi s'ha incrementat lleugerament la mobilitat global en carretera en un 0,46%.
- Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un 2,92% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.

Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc

Trienni / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
2008-2010	12%	27%	23%	22%	16%
2009-2011	15%	26%	23%	20%	16%
2010-2012	17%	27%	23%	17%	16%
2011-2013	15%	29%	23%	16%	17%
2012-2014	15%	33%	19%	16%	17%
2013-2015	15%	30%	24%	13%	18%
2014-2016	15%	31%	21%	16%	17%
2015-2017	16%	31%	19%	16%	18%

→ 34%

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP

- Els quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 34% de la xarxa, 1 punt percentual més que en el trienni anterior. La dada més alta de les últimes edicions.
- Els quilòmetres de risc “alt” i molt “alt” s’han reduït en 4 punts respecte el trienni 2008-2010, però aquesta reducció tendeix a disminuir. Els km de risc “molt alt” s’han mantingut estables al llarg de totes les edicions.
- Els quilòmetres amb un índex de risc “molt baix” i “baix”, han pujat del 39% fins al 47% des del trienni 2008-2010, tot i que aquest creixement tendeix clarament a estabilitzar-se.

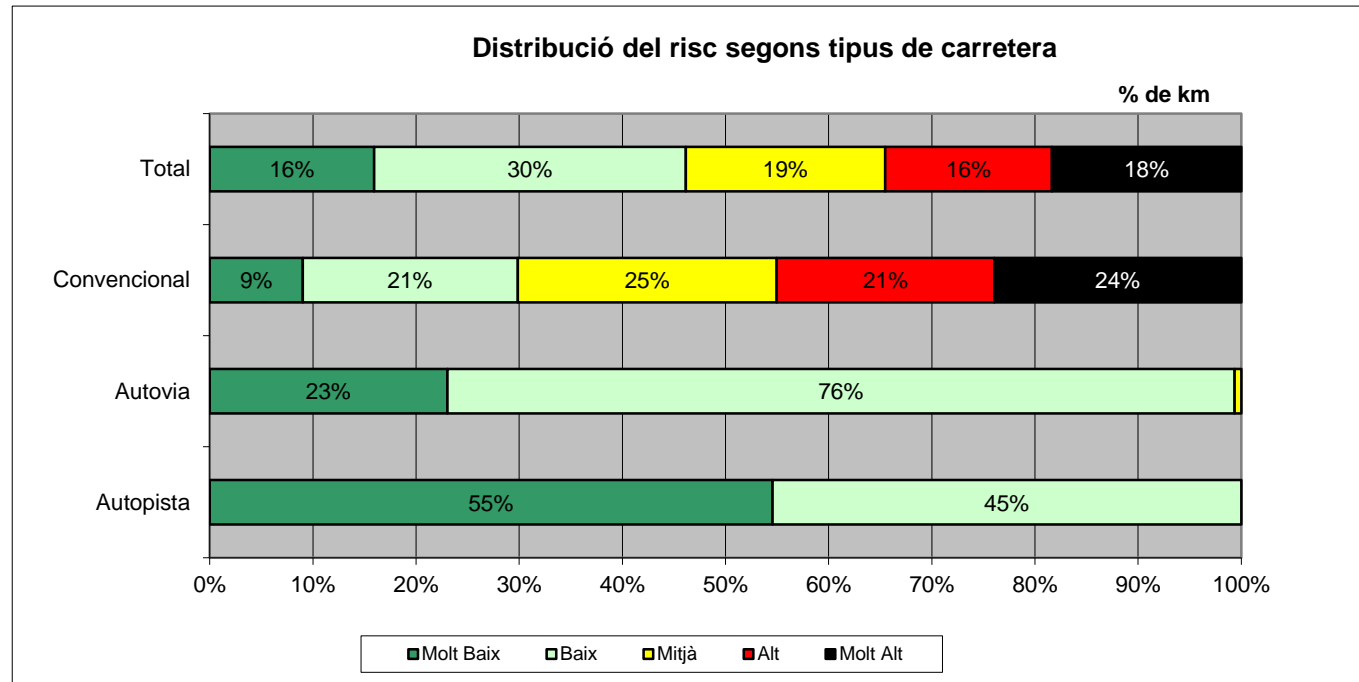
Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc per demarcacions

Demarcació/Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	14% (16%)	33% (35%)	18% (16%)	17% (15%)	17% (18%)
Girona	17% (11%)	33% (30%)	19% (29%)	14% (11%)	17% (20%)
Lleida	12% (13%)	24% (26%)	20% (21%)	18% (23%)	26% (17%)
Tarragona	22% (20%)	29% (33%)	21% (22%)	14% (13%)	14% (11%)
Catalunya	16% (15%)	31% (31%)	19% (21%)	16% (16%)	18% (17%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP.
Entre parèntesi, les dades de l'anterior trienni 2014-2016.

- El quadre mostra el repartiment dels km segons el seu risc a cadascuna de les quatre demarcacions, així com el del total de Catalunya.
- Totes les demarcacions menys Girona augmenten el percentatge de km amb risc “alt” i “molt alt”: Lleida (+4 punts), Tarragona (+4 punts) i Barcelona (+1 punts). Girona es manté igual.
- Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc “alt” i “molt alt” (28%) i Lleida la més alta (44%).

Distribució del risc segons tipus de carretera



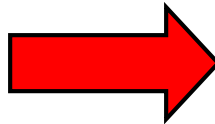
Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP

- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen pràcticament 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 en una carretera convencional és 4 cops més alt que en una carretera desdoblada.

Anàlisi EuroRAP per trams

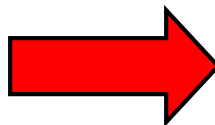
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



Risc que té un conductor de patir un accident greu en un determinat tram de la via.

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Risc d'accident vs. Concentració d'accidents

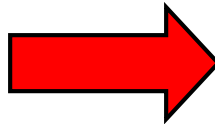


* Les fotografies de carreteres s'han triat únicament per exemplificar els conceptes de risc i concentració d'accidents.

Anàlisi EuroRAP per trams

EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



Risc que té un conductor de patir un accident greu en un determinat tram de la via.

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Situació general

Els resultats d'EuroRAP més significatius s'obtenen sotmetent els 427 trams a una selecció que millora la representativitat estadística de les carreteres analitzades:

- Només es tenen en compte els trams que compleixen les 3 característiques següents: tenen una IMD (Intensitat Mitjana Diària de vehicles que circulen per un tram) superior a 5.000 vehicles/dia; hi ha hagut almenys 1 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 212 trams (3.287 km) per on circula el 88% de la mobilitat total i on hi tenen lloc el 78% dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Els 10 trams amb més risc d'accident a Catalunya 2015-2017

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long. (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj. Acc. MiFG	Risc ▼
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,423	7.693	Convencional	Barcelona	5,0	Molt alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,490	9.367	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
C-37	Alcover (X C-14)	N-240 / N-240aa, Valls (rotonda)	6,659	8.223	Convencional	Tarragona	2,0	Molt alt
BP-2121	Vilafranca del Penedès (X N-340a)	X BV-2122 (Sant Martí Sarroca)	8,987	7.355	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
C-14	X C-1412b a Ponts	X C-26 a Bassella	17,095	6.289	Convencional	Lleida	3,7	Molt alt
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclau Llívia	6,103	5.143	Convencional	Girona	1,0	Alt
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,335	8.427	Convencional	Barcelona	1,7	Alt
C-243c	Martorell (X N-lla)	Terrassa (X N-150)	12,243	12.299	Convencional	Barcelona	4,7	Alt
L-310	Tàrraga (X A-2)	Guissona	18,571	5.236	Convencional	Lleida	3,0	Alt
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límit del Parc Natural)	5,426	8.208	Convencional	Barcelona	1,3	Alt

Es tenen en compte només els trams de IMD>5.000, Long.>5km i amb Accidents amb MiFG en els dos últims anys
 Mitj. Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus
 IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- El tram de la carretera BP-1417 (l'Arrabassada) entre Barcelona i Sant Cugat torna a ser el tram amb més risc d'accident per tercer any consecutiu. S'ha de tenir en compte que en aquest tram en el 73% d'accidents amb Morts i Ferits Greus (MiFG) hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor.
- Els 10 trams amb més risc d'accident són vies convencionals de calçada única.
- Dels 10 trams d'aquesta llista, 6 pertanyen a la província de Barcelona, 2 a la província de Lleida, 1 a la província de Girona i 1 a la província de Tarragona.

Els trams de menys risc a Catalunya 2015-2017

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long. (km)	IMD▼	Tipologia carretera	Demarcació	Mitj. Acc. MiFG	Risc
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,7	24.535	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-35	Maçanet de la Selva (enllaç AP-7)	Hostalric (X GI-555)	17,2	20.102	Convencional	Girona	0,0	Molt baix
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,7	16.129	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-32	El Vendrell (X N-340, accés A-P7)	Vilanova i la Geltrú (X C-15)	20,7	16.091	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
C-32	Calella (X N-II, BV-5126)	Palafolls (enllaç amb la N-II)	12,4	15.565	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
BV-2005	St. Vicenç dels Horts (X BV-2002)	Torrelles de Llobregat	6,5	8.900	Convencional	Barcelona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,4	8.087	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	7.552	Convencional	Tarragona	0,0	Molt baix
TP-2125	Límit terme municipal el Vendrell - Santa Oliva	TV-2122, Sant Jaume dels Domenys	8,6	7.482	Convencional	Tarragona	0,0	Molt baix
N-260	St.Joan de les Abadesses (X C-38)	Ripoll (centre)	11,3	6.853	Convencional	Girona	0,0	Molt baix

Es tenen en compte només els trams de IMD>5.000 i Longitud>5 km
Ordenat per IMD, de major a menor.

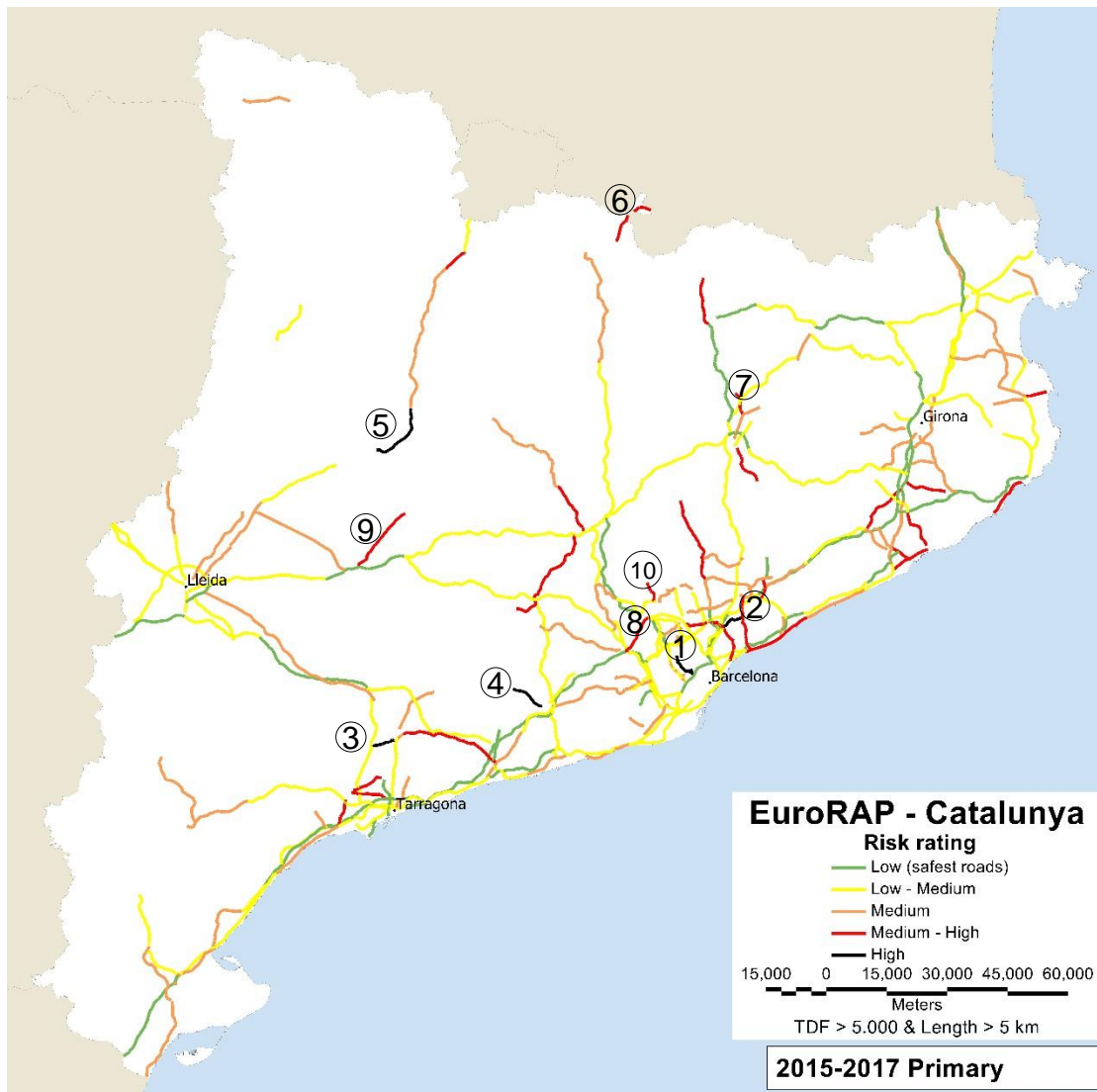
Mitj. Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- La C-16 entre Sant Cugat i Terrassa és el tram de menys risc de Catalunya. Tot i la seva alta intensitat (quasi 25.000 vehicles diaris) no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- Els 10 trams de menys risc es situen tant en vies desdoblades (autopistes i autovies) com en vies convencionals.
- Aquest any, 513 km tenen un risc igual a zero (16 km més que en el període anterior). Per tant, en el 8,1% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

Mapa de risc de Catalunya



Mapa interactiu amb tots els trams analitzats:

http://infotransit.racc.es/EURORAP/2018/documentos/EURORAP_2018_CAT.html

Numerats sobre el mapa de l'1 al 10, els trams amb més risc de Catalunya.

Anàlisi EuroRAP per trams

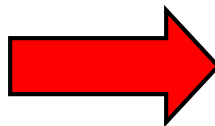
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

RISC
D'ACCIDENTALITAT



Risc que té un conductor de patir un accident greu en un determinat tram de la via.

CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Els trams amb més concentració d'accidents de Catalunya

Carretera	Inici de tram	Fi de tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj. Acc. MiFG / km ▼
C-58*	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,0811	149.066	Desdoblada	Barcelona	1,08
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,701	31.696	Convencional	Barcelona	0,85
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,4861	70.137	Desdoblada	Barcelona	0,70
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,816	107.503	Desdoblada	Barcelona	0,66
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6292	128.040	Desdoblada	Barcelona	0,60
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,3444	21.353	Convencional	Barcelona	0,56
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,3946	84.728	Desdoblada	Barcelona	0,54
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,624	92.350	Desdoblada	Barcelona	0,52
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,436	19.917	Convencional	Girona	0,51
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,588	89.944	Desdoblada	Barcelona	0,49

Es tenen en compte els trams de IMD>5.000 i Longitud>5km

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

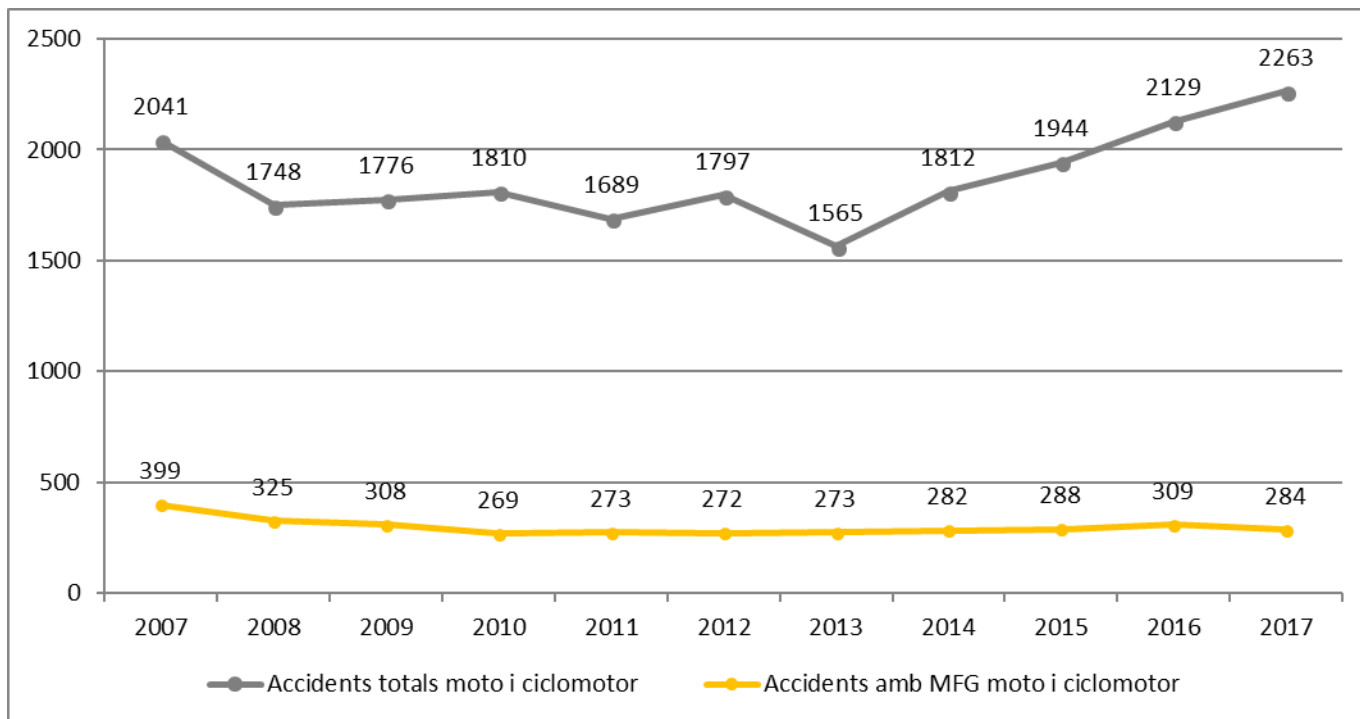
IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

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

Trams ja presents
a l'edició anterior

- Per segon any consecutiu, el tram que acumula més accidentalitat greu (sense tenir en compte el trànsit que hi passa) es troba a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola.
- La majoria dels trams d'aquesta llista es troben a la regió metropolitana de Barcelona. Tots els trams són vies d'alta intensitat de trànsit (IMD>15.000).
- S'observa un elevadíssim pes dels accidents de motocicletes i ciclomotors: en aquests 10 trams, 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 (15 dels 24 morts anaven en moto).

Accidentalitat de moto i ciclomotor a la xarxa analitzada per EuroRAP



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

- A la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto/ciclomotor han pujat un 45% des del 2013. En el mateix període, els accidents amb morts i ferits greus en aquest mode han pujat un 4%.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 43% 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 menys del 5% de la mobilitat global en carretera.

Trams amb més accidents de moto i ciclomotor

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj. Acc. Moto /km ▼	% Acc. Moto /Total
C-58 *	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,08105	149.066	Desdoblada	Barcelona	0,71	65%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,48612	70.137	Desdoblada	Barcelona	0,63	90%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8157	107.503	Desdoblada	Barcelona	0,59	90%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7007	31.696	Convencional	Barcelona	0,54	63%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,39456	84.728	Desdoblada	Barcelona	0,50	92%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6238	92.350	Desdoblada	Barcelona	0,45	88%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,62919	128.040	Desdoblada	Barcelona	0,40	67%
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,15385	23.816	Convencional	Barcelona	0,38	78%
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,34439	21.353	Convencional	Barcelona	0,37	67%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4357	19.917	Convencional	Girona	0,35	69%

Es tenen en compte els trams de $IMD > 5.000$ i $Longitud > 5\text{km}$

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

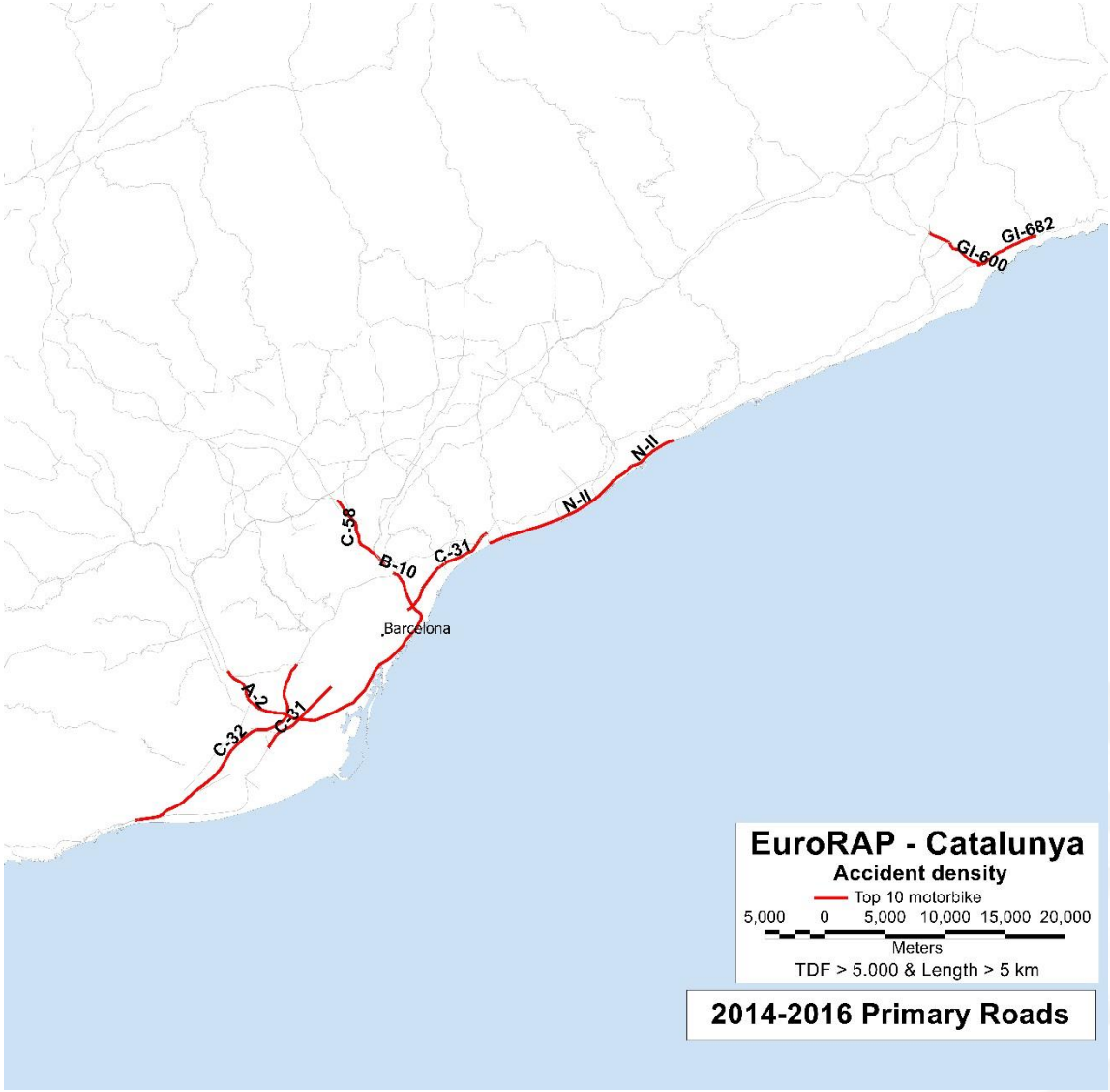
IMD = Intensitat Mitjana Diària de vehicles

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

Trams ja presents
a l'edició anterior

- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 13% de longitud de la xarxa (801km).
- 9 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat.
- La majoria d'aquesta trams es troben a la regió metropolitana de Barcelona. En alguns trams d'aquesta llista, els accidents amb motos i ciclomotors involucrats arriben a representar el 90% dels accidents mortals i greus.

Mapa dels trams amb més accidents de moto i ciclomotor



Trams amb més accidents de vehicles pesants

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj.Acc. Pesants/km ▼	% Acc. Pesants /Total
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6292	128.040	Desdoblada	Barcelona	0,20	33%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,816	107.503	Desdoblada	Barcelona	0,15	23%
C-37	Alcover (X C-14)	N-240 / N-240aa, Valls (rotonda)	6,659	8.223	Convencional	Tarragona	0,15	50%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,518	93.687	Desdoblada	Barcelona	0,14	48%
N-340	Final variant Amposta	Ametlla de Mar (X TV-3025)	30,043	13.501	Convencional	Tarragona	0,13	63%
BV-5105	La Roca del Vallès (C-1415c)	Cardedeu (X C-251)	5,3229	18.799	Desdoblada	Barcelona	0,13	33%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,0954	24.774	Convencional	Tarragona	0,12	75%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,4861	70.137	Desdoblada	Barcelona	0,11	15%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,436	19.917	Convencional	Girona	0,10	19%
GI-555	Sils (X N-II)	Massanes (X C-35)	14,243	6.611	Convencional	Girona	0,09	57%

Es tenen en compte els trams de IMD>5.000 i Longitud>5km

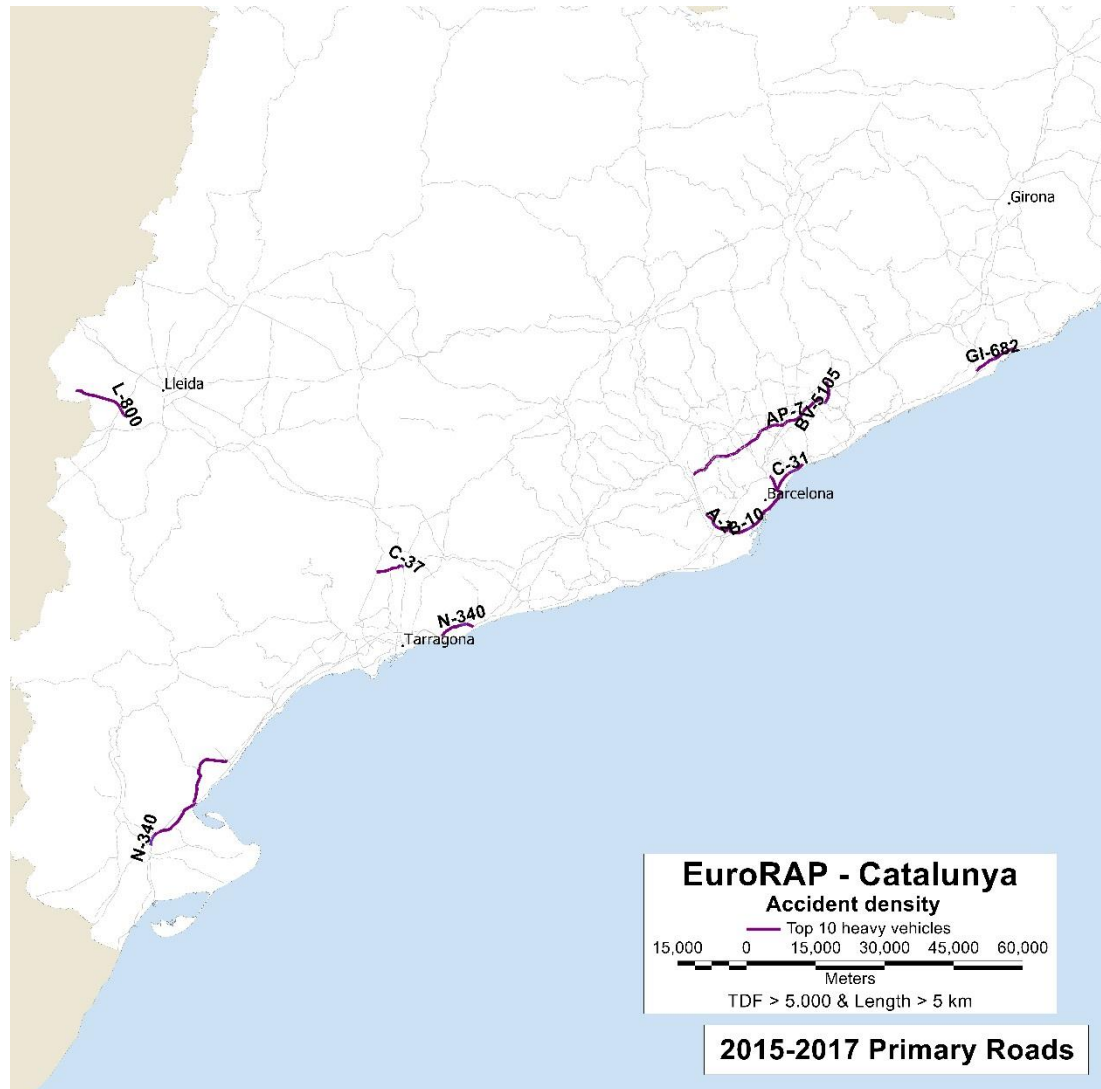
Mitj. Acc. Pesants/ km= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus de pesants dividit per la longitud del tram

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

Trams ja presents
a l'edició anterior

- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants és l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20. També es troba entre els trams amb més concentració d'accidents de moto i ciclomotor.
- 4 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12 % dels quilòmetres (767 km).
- 2 dels 10 trams amb més concentració d'accidents de pesants pertanyen a la N-340 al seu pas per la província de Tarragona.

Mapa dels trams amb més accidents de vehicles pesants



Conclusions

- Durant la dècada 2000-2010 els morts en carretera a Catalunya van reduir-se un 61%, complint amb 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. No obstant, en el període 2010-2017, hi ha hagut una reducció d'un 29% en el nombre de morts i en els últims tres anys s'observa un clar estancament en aquesta tendència de reducció, el que posa en perill el compliment del nou objectiu de la UE.
- Pel que respecta a la xarxa analitzada per EURORAP (que representa el 53% del total de la xarxa i el 91% de la mobilitat per carretera de Catalunya), en el trienni 2015-2017 els accidents greus i mortals han disminuït un 2,54%. En canvi, s'ha incrementat lleugerament la mobilitat global en carretera en un 0,46%. Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un 2,92% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 34% de la xarxa, 1 punt percentual més que en el trienni anterior. És la dada més alta de les últimes edicions. Totes les demarcacions menys Girona augmenten el percentatge de km amb risc "alt" i "molt alt": Lleida (+4 punts), Tarragona (+4 punts), Barcelona (+1 punts). Girona es manté igual.
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen pràcticament la totalitat dels trams de risc "molt alt", "alt" i "mitjà". El risc de patir un accident en una carretera convencional és 4 cops més alt que en una carretera desdoblada.
- El tram de la carretera BP-1417 (l'Arrabassada) entre Barcelona i Sant Cugat torna a ser el tram de més risc d'accident per tercer any consecutiu. S'ha de tenir en compte que en aquest tram en el 73% d'accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o ciclomotor.

Conclusions

- 513 km tenen un risc igual a zero (16 km més que en el període anterior). Per tant, en el 8,1% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- Per segon 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. S'observa un elevadíssim pes dels accidents de motocicletes i ciclomotors en aquesta classificació: de mitjana, en un 75% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor i més de la meitat de les víctimes mortals eren motoristes (15 dels 24 morts anaven en moto).
- A la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto/ciclomotor han pujat un 45% des del 2013. Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 43% 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 representa menys del 5% de la mobilitat global en carretera
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto/ciclomotor es concentren en només el 13% de longitud de la xarxa (801km). La major part dels 10 trams amb més accidents de moto/ciclomotor es troben a la regió metropolitana de Barcelona.
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants és l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, que també es troba entre els trams amb més accidents de moto i ciclomotor. A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 12 % de la xarxa (767 km). 2 dels 10 trams amb més concentració d'accidents de pesants pertanyen a la N-340 al seu pas per la província de Tarragona.