

El RACC analitza 4.940 km de la xarxa viària catalana sota el protocol iRAP

La N-340, la N-II i la C-55, les carreteres catalanes on es poden reduir més les víctimes d'accident de trànsit

- **Actuacions prioritàries en la millora de les infraestructures a Catalunya permetrien evitar fins a 1.400 morts i ferits greus en els propers 20 anys**
- **Aquest estudi es va fer prèviament a les actuacions realitzades recentment a la C-55**
- **El 75% (32,4M€) de la inversió que s'estima en matèria de seguretat viària es concentra en 10 vies de la xarxa**
- **El projecte iRAP és una oportunitat de participació i corresponsabilització de la societat civil en una tasca pròpia de l'Administració**

17 de juliol de 2014.- El RACC, l'automòbil club més gran d'Espanya, amb gairebé un milió de socis, presenta un informe sobre la xarxa viària catalana i analitzat sota el protocol iRAP (*International Road Assessment Programme*), que té un enfocament relacionat amb la prevenció de riscos abans que es produeixi l'accident de trànsit.

D'aquesta manera, ja no és només possible plantejar una gestió de la seguretat viària sota criteris reactius (actuar en funció d'on han ocorregut els accidents), sinó que cal actuar en funció dels riscos detectats, abans que es produeixi l'accident de trànsit.

L'objectiu d'aquest estudi és impulsar millores a la xarxa principal de carreteres de Catalunya (5.000 Km) sota uns criteris de màxim retorn (en vides salvades) al mínim cost. Per aconseguir-ho es proposa un llistat d'esquemes de millora de la seguretat viària centrats en el manteniment de la infraestructura. Així, el projecte iRAP també és una oportunitat única de participació i corresponsabilització de la societat civil en una tasca que sovint competeix únicament a l'Administració.

Anàlisi de la xarxa de carreteres

Tipus de carretera: S'han estudiat carreteres de la xarxa bàsica catalana i d'altres de la xarxa comarcal amb intensitats de vehicles elevades.

Longitud analitzada: el total de la xarxa analitzada és de 4.940 km, que representa el 31% del total de carreteres de la xarxa catalana.

D'aquestes, 2.427 km són carreteres desdoblades (Autopistes i Autovies). La resta, 2.513 km, són carreteres convencionals (un carril de circulació per sentit).

Titular de la via: Un 47% (2.330 Km) de la xarxa analitzada pertany al Ministeri de Foment i la resta (2.610 Km, 53%) a la Generalitat de Catalunya.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

Resultats de l'avaluació

- El llistat d'actuacions prioritzades que resulta de l'estudi permetria evitar fins a 1.400 morts i ferits greus en els propers 20 anys.
- Concretament, al llarg de 20 anys es podrien evitar 12 morts i 58 ferits greus anuals a la xarxa estudiada.
- La inversió total estimada per reduir aquesta sinistralitat seria de 42,8 milions d'euros, o el que és el mateix, s'haurien d'invertir al voltant de 30.000 euros per cada mort i ferit greu evitat.
- Aquesta anàlisi tindria un retorn estimat en 11 vegades la inversió.
- L'estudi centra el problema principal en matèria de seguretat viària a Catalunya tenint en compte la tipologia dels accidents (31% accidents frontals i 20% interseccions) de la xarxa estudiada.

CARRETERA	COST ESTIMAT TOTAL (EN €)
N-340	8.682.832
N-II	5.357.573
C-55	3.860.198
C-35	3.626.678
C-59	2.485.062
C-14	2.153.711
N-260	1.786.608
C-31	1.524.344
C-66	1.484.632
C-12	1.398.014

Carreteres sota la lupa

- Les carreteres on s'estima més necessitat d'inversió en seguretat viària són la N-340 i la N-II, ambdues titularitat del Ministeri de Foment.
- La primera carretera del llistat propietat de la Generalitat és la C-55*, seguit de la C-35. (*Aquest estudi es va fer prèviament a les actuacions realitzades recentment a la C-55)
- El 75% (32,4M€) de la inversió que s'estima en matèria de seguretat viària es concentra en 10 carreteres de la xarxa catalana.

Actuacions per carretera analitzada

	A-2	A-26	A-7	AP-2	AP-7	B-10	B-20	B-23/AP-2	B-24	B-30	BP-1417	C12	C-13	C-14	C-15	C152	C158	C-16	C-17	C-25	C-26	
Ampliar línia central		X	X									X	X	X	X	X		X				X
Bandes rugoses centrals / flexi-post												X		X	X			X			X	
Bandes rugoses laterals	X	X			X	X	X					X		X	X			X	X			X
Barrera central (1+1)		X										X	X	X	X				X			X
Barrera central (sense desdoblament)	X													X	X			X				
Barrera lateral - Costat del conductor									X					X								
Barrera lateral - Costat del passatger									X													
Cami addicional (carretera 2 + 1 amb barrera)	X		X																			
Delineació i senyalització (intersecció)												X	X					X				
Eliminació d'obstacles per millorar distància de visibilitat																X						
Enllumenat (intersecció)												X	X	X								
Enllumenat (mitjana)																						
Millora de la delineació	X	X				X																
Ratllat central										X	X	X	X	X		X					X	X
Rehabilitació de la calçada		X												X								
Resistència al lliscament (carretera pavimentada)																						
Restringir/combinar punts d'accés directe																			X			

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

	C-260	C-28	C-31	C-31/C-32 (NORD)	C-32	C-33	C-35	C-37	C-55	C-58	C-59	C-60	C-63	C-66	N-230	N-240	N-260	N-340	N-420	N-11	T-11
Ampliar línia central	X	X	X				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Bandes rugoses centrals / flexi-post	X		X				X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
Bandes rugoses laterals	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
Barrera central (1+1)		X	X				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Barrera central (sense desdoblament)			X	X					X	X	X			X				X	X	X	X
Barrera lateral - Costat del conductor		X					X		X								X				X
Barrera lateral - Costat del passatger																					
Cami addicional (carretera 2 + 1 amb barrera)											X			X						X	X
Delineació i senyalització (intersecció)			X				X						X				X	X	X	X	X
Eliminació d'obstacles per millorar distància de visibilitat								X	X		X			X	X			X	X	X	X
Enllumenat (intersecció)			X				X						X			X	X	X	X	X	X
Enllumenat (mitjana)																					X
Millora de la delineació		X						X			X				X	X		X			X
Ratllat central			X				X		X	X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Rehabilitació de la calçada																					
Resistència al lliscament (carretera pavimentada)							X						X				X		X		
Restringir/combinar punts d'accés directe	X		X								X			X							

Recomanacions tècniques prioritàries

La separació de sentits de circulació amb una barrera central (sense desdoblament) –amb un estalvi de 900 morts i ferits greus- és la recomanació prioritària a implementar si parlem de reducció de víctimes per als propers 20 anys (64% del total que es pot aconseguir i amb un retorn de 12 vegades la inversió)

L'estimació de la implementació de les actuacions: carril addicional (2+1), abalisament i senyalització (intersecció) i ampliar la separació de carrils (mitjana) suposa un 15% de l'estimació de víctimes estalviades.



Barrera central
900 morts i ferits greus evitats



Abalisament i senyalització (Intersecció)
90 morts i ferits greus evitats



Carril addicional (2+1)
70 morts i ferits greus evitats



Ampliar separació de carrils (mitjana)
50 morts i ferits greus evitats

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat

- La realització d'aquest estudi és el primer pas d'un conveni de cooperació entre el RACC i el Dept. de Territori i Sostenibilitat per adaptar el protocol a la casuística viària catalana i participar de forma activa en el grup de treball de "Pathfinders" on cooperen les administracions de Catalunya, Regne Unit, Països Baixos, Eslovènia i Austràlia.

Què és iRAP?

iRAP és una organització sense ànim de lucre que col·labora amb organitzacions no governamentals i governs per salvar vides a través de:

- Avaluació de carreteres i impulsar plans específics de millores en seguretat.
- Proporcionar formació, tecnologia i ajuda.
- Controlar i fer seguiment del rendiment obtingut una vegada implementats els plans de millora de la seguretat viària.

En l'actualitat iRAP treballa a més de 70 països al voltant del món amb més de 500.000 km avaluats. A Europa, iRAP s'ha aplicat a països com Holanda, Itàlia, Grècia, Eslovènia i, a través del RACC, ara a Catalunya.

El passat mes de maig, es va constituir un grup de treball amb els països capdavanters en matèria de seguretat viària. Representants del Regne Unit, Holanda, Dinamarca, Eslovènia, Austràlia i Catalunya van participar en la trobada on l'objectiu principal és compartir diferents perspectives a nivell global en termes de gestió de la seguretat viària en carretera, així com de les eines utilitzades per fer l'avaluació de les mesures adoptades i el rendiment aconseguit. També es pretén crear una estratègia global per als propers anys en seguretat viària, d'acord amb les polítiques actuals vigents.

RACC

El RACC, amb gairebé 1.000.000 de socis, és l'Automòbil Club més gran d'Espanya, líder en l'àmbit de la mobilitat. Ofereix assistència mecànica, personal i familiar i medicalitzada urgent. El RACC està present en el sector de les assegurances i dels viatges. Com a entitat amb vocació de servei a la societat, el RACC treballa en la formació de joves valors de l'esport del motor i organitza tres proves per als mundials: Rallies, F1 i Motociclisme. El RACC es preocupa, mobilitza i crea estats d'opinió per a millorar la mobilitat i la seguretat viària.

Per a més informació:

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.cat