

NOTA DE PREMSA

Canvi en la tendència: durant 11 anys consecutius l'índex de perillositat a les carreteres catalanes ha baixat, però en el trienni 2021-2023 augmenta un 5,7%.

L'índex de risc a les carreteres catalanes ha augmentat un 5,7% respecte a l'any passat

La sinistralitat ha crescut més que la mobilitat i això determina que l'índex de risc del període 2021-2023 hagi estat superior al del període 2020-2022.

- *En el trienni 2021-2023 els accidents greus i mortals s'han incrementat un 14,1%, mentre que la mobilitat global ha registrat un augment fins al 8,0%. Aquestes variacions fan que la perillositat hagi pujat un 5,7% en el global de la xarxa viària analitzada.*
- *El 24% de la xarxa viària analitzada presenta un risc "alt" i "molt alt" d'accident greu o mortal, mantenint el mateix valor que el trienni anterior. Per demarcacions, Barcelona, Girona i Lleida tenen el percentatge de km amb risc "alt" i "molt alt" més elevat (27%) mentre que Tarragona és la que presenta els percentatges més baixos (11%).*
- *El tram amb l'índex de risc més alt és la BP-1417 (l'Arrabassada), donada l'elevada accidentalitat de motos que presenta. En el 90% dels 11 accidents amb ferits greus hi ha participat com a mínim una motocicleta.*
- *El tram amb més concentració d'accidents tant de vehicles pesants com de motos i ciclomotors 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 (la continuació de la ronda Litoral al seu pas pel Baix Llobregat).*

Barcelona, 11 de desembre de 2024 – El RACC ha presentat la **23a 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 compta amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit, 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

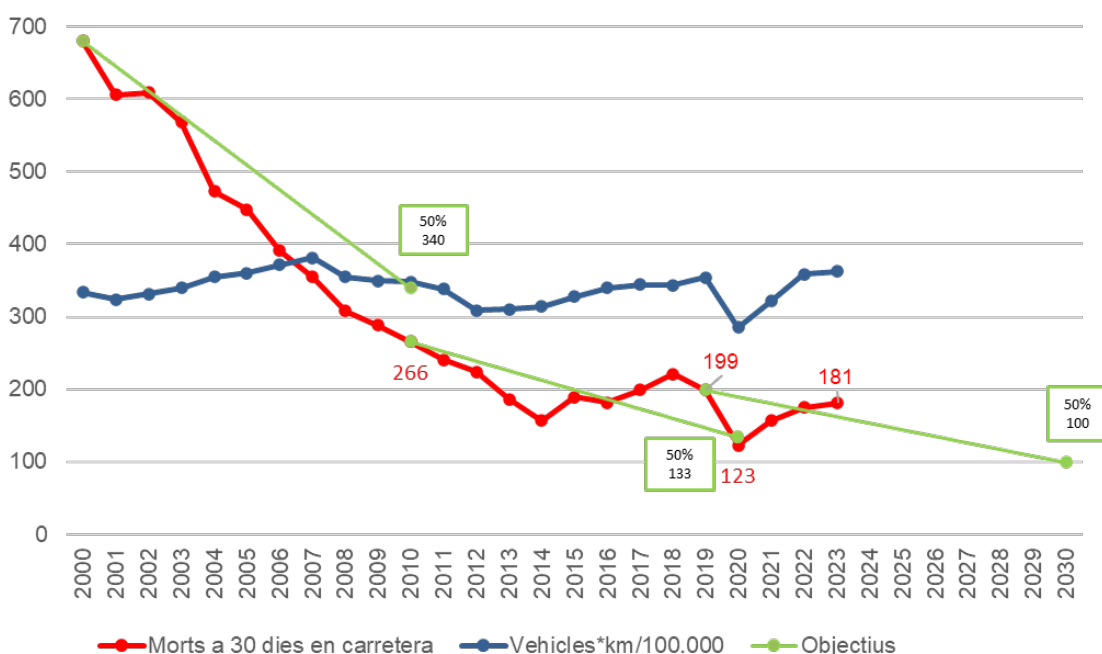
Diputacions, on es concentra el 93% de la mobilitat del territori i on tenen lloc el 78% dels accidents amb ferits greus i víctimes mortals. *(Més informació sobre iRAP a l'última pàgina).*

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 181.**

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.

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



L'anàlisi iRAP de la xarxa viària catalana arriba enguany a la seva 23a edició, en què s'ha analitzat el trienni 2021-2023. Respecte a l'edició anterior, **que avaluava el trienni 2020-2022, l'índex de risc s'ha incrementat un 5,7%, tot i que el seu valor global es manté baix.** Aquesta pujada és el resultat de l'augment del nombre d'accidents amb víctimes mortals i ferits

NOTA DE PREMSA

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.

	2020-2022	Diferència	2021-2023
Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus	509	14,1%	581
Mobilitat (vehicles*km)	29,8	8,0%	32,1
Índex de Risc	17,1	5,7%	18,1

Dades: Xarxa iRAP

És important subratllar que la presència de motoristes en els accidents mortals i amb ferits greus continua sent molt elevada en el trienni 2021 – 2023. De fet, en **el 45% 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 2,4% de la mobilitat global en carretera a Catalunya**. En el cas dels accidents mortals, les motos han estat implicades en el 35% del total de sinistres.

Un 2024 amb menys víctimes mortals però amb més ferits greus que el 2023

Les dades de sinistralitat de 2024 presenten una reducció de les xifres amb relació tant el 2023 com el 2019. Fins al 30 de novembre, han perdut la vida 126 persones en 114 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya, fet que suposa una reducció del 10,0% en el nombre de morts i de l'11,4% en els sinistres mortals respecte al mateix període de 2023. Si es compara amb el 2019 (any de referència per al compliment d'objectius), període en què van morir 163 persones en 150 sinistres, la reducció és del 29,4% pel que fa a les víctimes mortals i del 19,0% pel que fa als accidents. Tanmateix, en aquests primers onze mesos s'han registrat 733 persones ferides greus en accident de trànsit, que són un 7,3% més que el 2023.

A 30 de novembre de 2024, les víctimes mortals que pertanyen a col·lectius vulnerables – motoristes, vianants i ciclistes– disminueixen lleugerament i representen el 47,6% del total (48,0% l'any passat). Tot i que han mort quatre motoristes menys (47) i set vianants menys (6) respecte al mateix període de l'any passat, s'han registrat dues víctimes mortals ciclistes més (6) i un usuari de VMP. La proporció de motoristes morts respecte al total de víctimes continua sent prop d'una tercera part. En concret, gairebé un 37% dels morts en carretera han estat motoristes i se situa en valors pròxims als d'ocupants de turismes (amb 50 morts).

NOTA DE PREMSA

Risc de patir un accident greu o mortal

- A Catalunya el **24% de la xarxa viària analitzada** presenta un risc “alt” i “molt alt” d'accident greu o mortal, fet que suposa el mateix percentatge que al trienni anterior.
- D'altra banda, **els quilòmetres amb risc “molt baix” i “baix” s'han reduït del 60% al 56%**. En conseqüència, els trams amb risc “mitjà” han augmentat (passant del 16% al 20%).
- Les carreteres convencionals acumulen la totalitat dels trams amb risc “molt alt” i “alt” i quasi la totalitat dels de risc “mitjà”. En canvi, a les carreteres desdoblades pràcticament 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	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%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa iRAP.
Entre parèntesi, les dades de l'anterior trienni 2020-2022.

- A Barcelona i Girona augmenta el nombre de km amb risc “alt” i “molt alt” en 2 i 4 punts percentuals, respectivament. Lleida disminueix en 1 punt i Tarragona és la que baixa més, amb 10 punts (de 21% a 11%).
- Excepte Tarragona, amb un 11%, la resta de demarcacions sumen totes tres un 27% de km amb risc “alt” i “molt alt”.

NOTA DE PREMSA

Els 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal a Catalunya (2021-2023)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.688	Convencional	Barcelona	3,3	Molt alt
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.369	Convencional	Tarragona	1,7	Molt alt
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.724	Convencional	Barcelona	2,0	Molt alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.276	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.194	Convencional	Tarragona	1,7	Alt
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	l'Estartit	5,5	8.403	Convencional	Girona	1,3	Alt
BP-2151	St. Sadurní d'Anoia (X C-243a)	St. Pere de Riudebitlles (X C-15)	9,5	5.604	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
GI-643	Torroella de Montgrí (X C-31)	Parlavà (X C-252, X GI-642)	7,9	8.622	Convencional	Girona	1,7	Alt
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	7.007	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.506	Convencional	Girona	1,3	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, 3 a la de Girona i 2 a la de Tarragona. No hi ha cap tram de la demarcació de Lleida.
- Hi ha 4 trams amb risc molt alt, un més que a l'edició anterior.
- Apareixen 3 trams nous, 2 a Girona i 1 a Tarragona.
- Desapareix 1 tram a Girona (C-63 entre Lloret de Mar i Vidreres), 1 tram a Barcelona (C-243a entre Sant Sadurní d'Anoia i Vilafranca del Penedès) i 1 tram a Lleida (C-13, entre Lleida i la Sentiu de Sió).
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) torna a situar-se com el tram amb un índex més alt, a causa de l'elevada accidentalitat de motos. En el 100% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.

NOTA DE PREMSA

Els trams amb menys risc a Catalunya (2021-2023)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD ▼	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,703	20.205	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
A-7	Central nuclear (X N-340)	Cambrils (X N-340, TV-3141)	25,151	18.506	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	17.790	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
B-40	X C-16, Viladecavalls	Terrassa (rotonda les Arenes)	6,251	15.515	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
GI-632	La Tallada d'Empordà (X C-31)	L'Escala (X GI-630)	8,910	15.321	Comarcal	Girona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,390	15.310	A. Peatge	Lleida	0,0	Molt baix
A-26	Inici A-26	Inici variant Olot	19,749	14.615	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-16	Terrassa (Inici concessió, X BP-1213)	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	32,082	13.720	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-153	Vic (final nucli urbà)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	13.395	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
C-58	Terrassa (X B-120)	Vacarisses (X C-16)	8,624	11.532	Bàsica	Barcelona	0,0	Molt baix
GI-531	Girona rotonda Domeny	Sant Gregori (X GIV-5313)	5,801	10.890	Local	Girona	0,0	Molt baix
N-340	Ametlla de Mar (X TV-3025)	Inici variant Hospitalet de l'Infant	13,346	9.568	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
TV-7211	Reus (X variant C-14)	Constantí (X T-721 i X T-721z)	9,312	8.449	Comarcal	Tarragona	0,0	Molt baix
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límit del Parc Natural)	5,426	7.993	Local	Barcelona	0,0	Molt baix
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,541	7.297	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
BV-5122	Tordera (X BV-5121)	Fogars de la Selva (X BV-5123 i enllaç AP-7)	8,447	6.789	Local	Girona	0,0	Molt baix
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclavament Llivia	6,103	6.635	Bàsica	Girona	0,0	Molt baix
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	6.255	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix

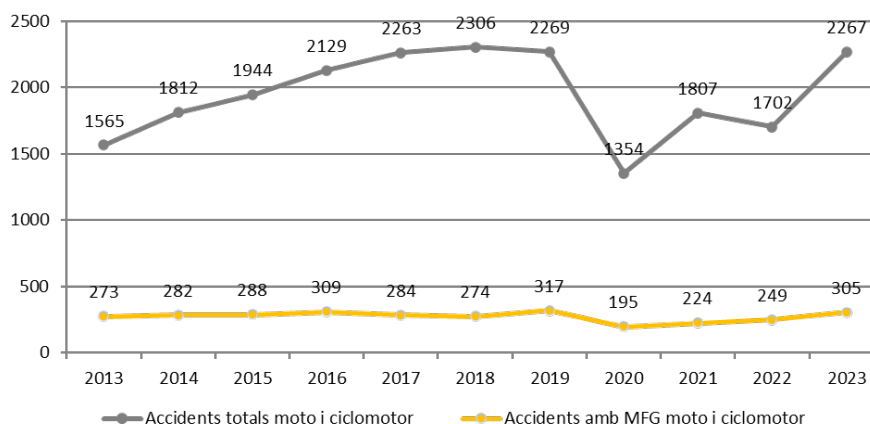
En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

Mitjana acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb morts i ferits greus

- La C-25 entre Gurb i Calldetenes és el tram amb menys risc de Catalunya. Tot i la seva alta intensitat (més de 20.000 vehicles diaris) no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- S'han registrat el doble de trams sense accidents amb víctimes mortals i ferits greus que el trienni anterior.
- Aquest any, 676 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 10,6% de la xarxa analitzada no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

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 a l'any anterior. L'any 2021 van tornar a augmentar, però pel que fa als accidents amb víctimes mortals i ferits greus encara van mantenir els valors més baixos dels últims 10 anys. L'any 2022 hi va haver un petit repunt dels accidents amb víctimes mortals i ferits greus de motos, però amb una disminució del total d'accidents de moto i ciclomotor. L'any 2023 pràcticament s'acaben de recuperar els nivells de sinistralitat d'abans de la pandèmia, encara que lleugerament per sota.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, **en el 45% 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 un 2,4% de la mobilitat global en carretera.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de motos i ciclomotors per km (2021-2023)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / Km ▼	% Acc. Moto / Total
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.651	Desdoblada	Barcelona	0,60	86%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç 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 Via, límit TM Barcelona)	7,4	77.966	Desdoblada	Barcelona	0,41	100%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç 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 (límit de terme comarcal Baix Penedès-Garraf)	St Pere de Ribes (X C-32)	11,4	22.708	Bàsica	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, 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 13,7% de longitud de la xarxa (873 km).
- 8 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja apareixien l'any passat a la taula anàloga, i d'aquests 8, 7 també l'any anterior.
- Apareixen dos trams de la C-31, un al nord i un al sud de Barcelona. Desapareixen els trams C-58 entre Cerdanyola del Vallès i Terrassa i C-59 entre Mollet del Vallès i Palau de Plegamans.
- A excepció de la BP-1417, totes les carreteres presenten IMD superiors a 20.000 vehicles.
- Excepte el tram entre Cunit i Sant Pere de Ribes, tots els trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona. En vuit 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

Trams amb més accidents de vehicles pesants per km (2021-2023)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / km ▼	% Acc. Pesants
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.651	Desdoblada	Barcelona	0,15	21%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	109.323	A. Peatge	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	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	16.847	Bàsica	Tarragona	0,08	67%
C-17	Mollet del Vallès (X C-59)	Llicà de Vall (X C-155)	8,3	56.398	Desdoblada	Barcelona	0,08	17%
AP-7	Enllaç Vilafranca Nord	Enllaç Altafulla	39,5	57.426	A. Peatge	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	Bàsica	Girona	0,08	33%
AP-7	Enllaç Maçanet de la Selva	Enllaç C-60	41,7	64.783	A. Peatge	Barcelona	0,07	53%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	97.314	Desdoblada	Barcelona	0,07	13%

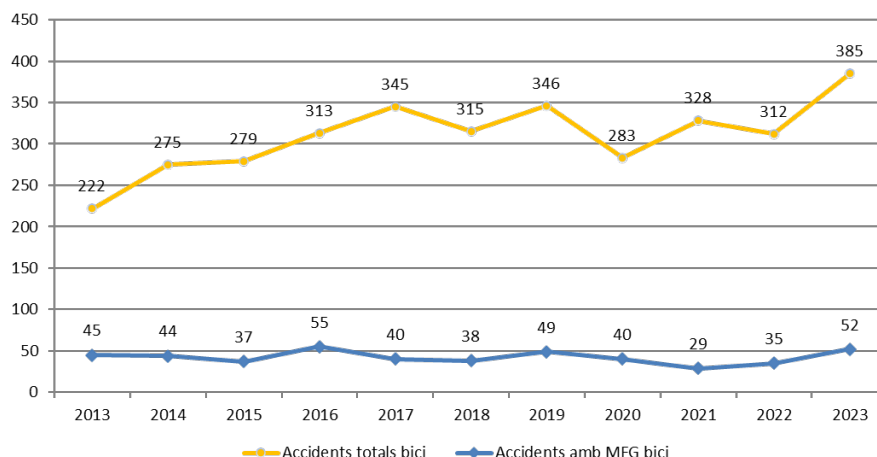
En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.

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

- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants se situa a l'A-2, entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, B-10 i C-32 (es tracta de la continuació de la ronda Litoral al seu pas pel Baix Llobregat), que l'any passat ocupava la tercera posició del llistat.
- 4 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat.
- 3 dels trams corresponen a l'AP-7, com a reflex de la sinistralitat registrada a la via especialment entre 2022 i 2023, condicionada per la fi dels peatges, mentre que l'any passat només hi apareixia un tram entre els 10 primers.
- Desapareixen els trams N-340 variant de Vilafranca, A-2 de Cervera a la Panadella, A-2 variant de Lleida, C-55 d'Abrera a El Borràs, B-23/AP-2 de Barcelona a l'enllaç del Papiol i T-11 variant de Reus.
- A la xarxa analitzada per iRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 13,2 % dels quilòmetres (842 km).
- Dels habituals trams de la N-340 al seu pas per la província de Tarragona només apareix el de la variant de Torredembarra.

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 2013 els accidents amb bicicletes implicades han mantingut una tendència a l'alça, amb un increment acumulat de gairebé el 75% al llarg de la dècada. L'any 2022 hi va haver un petit descens del total d'accidents amb bicicletes implicades, però els accidents amb morts o ferits greus van augmentar lleugerament el 2022 i l'any 2023 ha enregistrat un nou màxim d'accidents totals amb bicicletes implicades.
- Prenent de referència els accidents amb víctimes mortals i ferits greus la tendència es manté estable. El 2023 es recupera, i fins i tot se supera lleugerament, el nivell del 2019.

NOTA DE PREMSA

Trams amb més accidents de bicicleta per km (2021-2023)

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	9.276	Local	Barcelona	0,21	57%
N-340	B-24, Cervelló (enllaç)	Enllaç B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.848	Bàsica	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 (enllaç C-32 i 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	Enllaç Mataró nord amb C-32	Inici 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 (enllaç C-32 i C-246)	14,5	15.643	Bàsica	Barcelona	0,07	23%

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

- 5 dels 10 trams amb més accidents de bicicleta ja hi eren l'any passat.
- 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.
- Desapareixen els trams BP-1413 entre Cerdanyola i Sant Cugat del Vallès, N-II entre la rotonda del Mil·leni a Montgat i l'enllaç amb Mataró Sud, BV-5106 entre La Roca del Vallès i Argentona, TV-2126 entre Bellvei i Calafell i BV-5103 entre la C-35 i Dosrius.

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 78% dels accidents amb morts i ferits greus en carretera.
- En el trienni 2021-2023 els accidents greus i mortals han augmentat un 14,1%. La mobilitat global en carretera ha augmentat un 8,0%. El risc ha augmentat en un 5,7% en el global de la xarxa analitzada per iRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 24% de la xarxa, el mateix que en el trienni anterior. Barcelona i Girona augmenten els seus km amb risc "alt" i "molt alt", de 25% a 27% i de 23% a 27%, respectivament. En canvi, Lleida i Tarragona els disminueixen, del 28% al 27% i del 21% a l'11%, respectivament.
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen la totalitat dels trams amb risc "molt alt" i "alt", i quasi la totalitat dels trams amb risc "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 greu o mortal en una carretera convencional és quasi 4 cops més alt que en una carretera desdoblada.
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) torna a situar-se com el tram amb un índex de perillositat més alt de Catalunya, degut a l'elevada accidentalitat de motos. En el 100% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- Aquest any, 676 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 21% 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 a l'estudi anterior. En els 10 trams amb més accidents s'observa una elevadíssima presència de sinistres de motocicletes i ciclomotors (75%).
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 45% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. 35% en el cas dels accidents mortals. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria un 2,4% de la mobilitat global en carretera.
- A la xarxa iRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 14,1% de longitud de la xarxa (897 km).
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants es troba a l'A-2, entre l'enllaç de amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, B-10 i C-32. El 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 13,2 % de la xarxa (842 km).

NOTA DE PREMSA

- El tram amb més concentració d'accidents de bicicletes es troba 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 "molt alt".

Trams viaris estudiats

- L'estudi iRAP ha analitzat 6.373 km de la xarxa viària catalana (carreteres interurbanes i travesseres), que representen el 53% del total (12.064 km). Aquesta xarxa es divideix en 428 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 78% 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 (2021, 2022 i 2023). La metodologia de treball, per tant, no contempla els accidents de 2024.

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'alinejar-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.
- 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.

NOTA DE PREMSA

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 i el manteniment a la llar; les assegurances i la formació de conductors, amb la xarxa d'autoescoles més important d'Espanya. També està present en el sector del manteniment i les reparacions de la llar.

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.