



servei català de
Trànsit



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica



**Diputació
Barcelona**

XXIV Resultats del mapa de risc de la xarxa viària catalana

Metodologia iRAP – International Road Assessment Programme

Barcelona, 16 de desembre de 2025

Què és iRAP?

- iRAP és una organització internacional sense ànim de lucre que promou la millora de la seguretat viària.
- Des de l'any 2002 es publica el **mapa de risc** de la xarxa viària de Catalunya amb metodologia iRAP (abans EuroRAP).
- Aquesta és la **24a edició**, amb la participació de:
 - RACC
 - Servei Català de Trànsit
 - Departament de Territori
 - Diputació de Barcelona

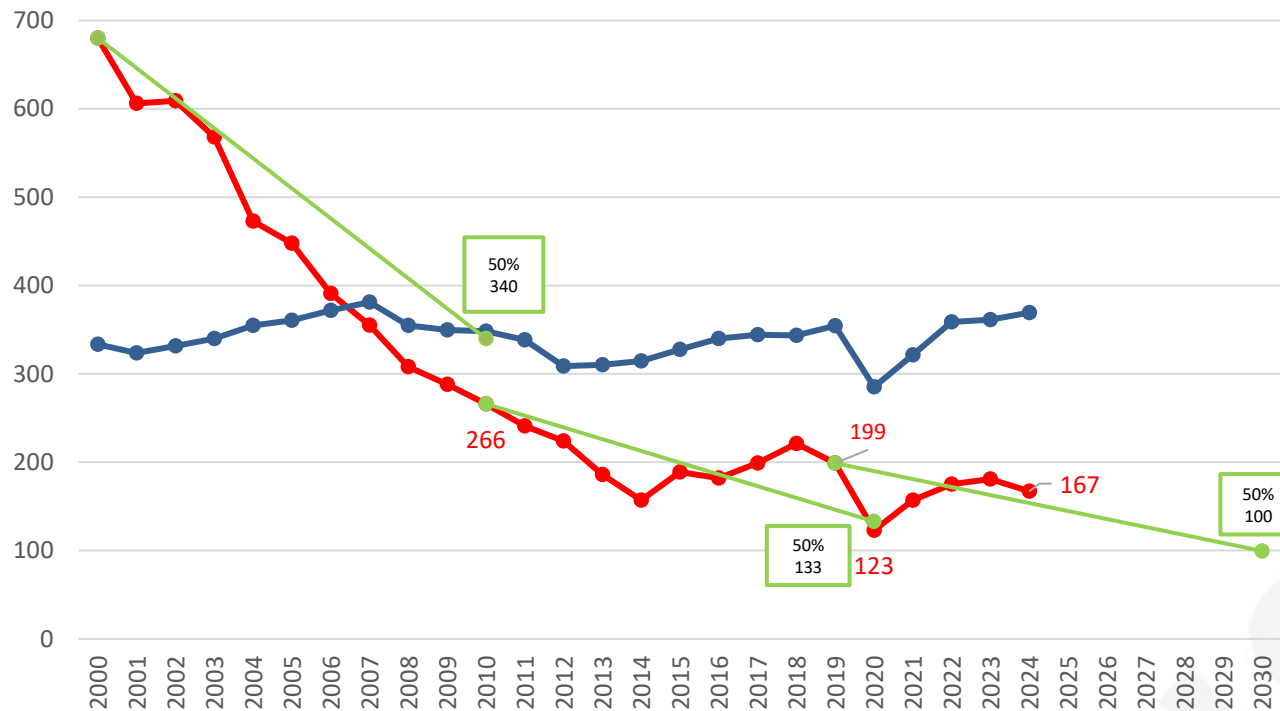


Objectiu RACC – Servei Català de Trànsit - Departament de Territori – Diputació de Barcelona

- iRAP mostra la distribució geogràfica del risc a la xarxa viària, però les causes del risc són múltiples i tenen a veure amb els elements fonamentals que conjuntament formen l'anomenat *safe system*:



Objectiu de la Unió Europea per al 2030



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

—●— Morts a 30 dies en carretera —●— Vehicles*km/100.000 —●— Objectius

- Per a cada dècada la Unió Europea estableix l'objectiu de reduir un 50% el nombre de morts en carretera respecte al final de dècada anterior.
- La COVID-19 va ajudar a complir els objectius fins a 2020, però amb el retorn a la normalitat, tornen a augmentar el nombre de morts.
- Per a 2030 es pren de referència l'any 2019 per tal d'evitar l'efecte de la pandèmia.

Com treballa iRAP

- iRAP 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.
 - iRAP comptabilitza accidents amb morts fins a 24 hores després de l'accident i accidents amb ferits greus (hospitalització superior a 24 hores).
- iRAP utilitza les **bases de dades oficials d'intensitats de trànsit diàries (IMD)**.
- iRAP realitza una **radiografia de l'accidentalitat en un període de temps de 3 anys (2022, 2023 i 2024)**.

iRAP a Catalunya

- La xarxa analitzada per iRAP consisteix en 6.389 km de carreteres (interurbanes i travesseres) que representen el **53% del total de la xarxa viària catalana** (11.999 km). La xarxa iRAP es divideix en 430 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per iRAP hi circula el **93% de la mobilitat total en 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 **últims tres anys** (2022/2023/2024).

Evolució del risc a Catalunya

	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

- iRAP permet establir l'evolució del risc durant un període de temps determinat.
- Al darrer trienni els accidents greus i mortals han augmentat un 4,97%. La mobilitat ha augmentat un 4,50%. Cal tenir present que el període 2021-2023 incloïa un any de pandèmia i dos de normalitat, mentre que l'actual ja deixa enrere la pandèmia.
- Aquestes variacions fan que l'**augment de l'índex de risc** hagi estat **del 0,44%** en el global de la xarxa analitzada per iRAP.

Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc

Trienni / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
2015-2017	16%	30%	19%	16%	18%
2016-2018	16%	32%	22%	14%	16%
2017-2019	15%	34%	22%	14%	16%
2018-2020	19%	36%	16%	15%	14%
2019-2021	21%	32%	22%	13%	12%
2020-2022	26%	34%	17%	10%	14%
2021-2023	22%	34%	20%	10%	14%
2022-2024	20%	34%	21%	13%	13%

26%

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

- Els **quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 26% de la xarxa**, 2 punts més que el trienni anterior. Els quilòmetres amb un índex molt alt baixen 1 punt, fins al 13%, mentre que els de risc “alt” pugen 3 punts, fins al 13%.
- Els **quilòmetres amb un índex de risc “mitjà” pugen 1 punt** respecte del trienni 2021-2023. Els de risc baix es mantenen al 34% i els de nivell molt baix baixen 2 punts, del 22 al 20%.

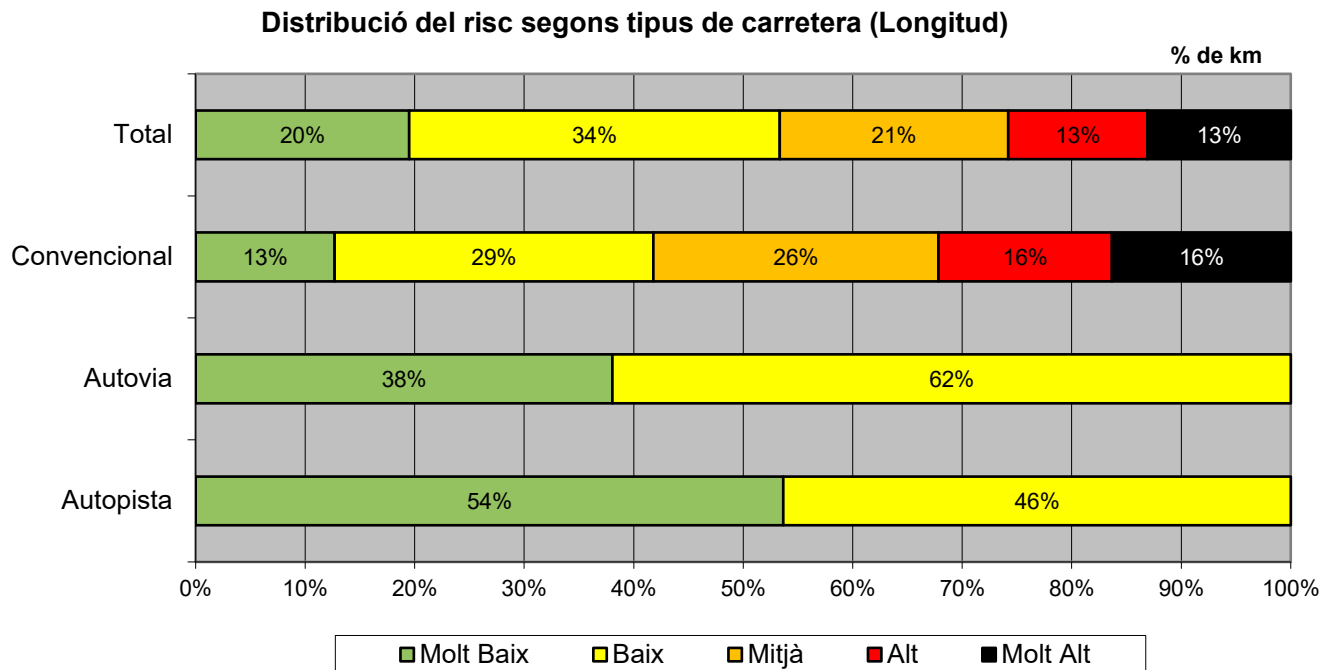
Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc per demarcacions

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.

- El quadre mostra el repartiment del risc per km a cadascuna de les quatre demarcacions, així com el del total de Catalunya.
- **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.**
- A tota Catalunya augmenta en 2 punts (26%) respecte del trienni anterior.
- Lleida lidera el % de km amb risc “alt” i “molt alt” amb un 34%. Barcelona la segueix amb un 25%, Girona un 23% i Tarragona un 21%.

Distribució del risc segons tipus de carretera



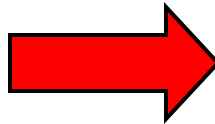
Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa iRAP

- 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”.
- El risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional és 3,4 cops més alt que en una carretera desdoblada.

Anàlisi iRAP per trams

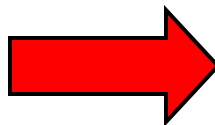
iRAP classifica els trams segons dues variables

**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.

Situació general

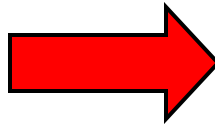
Els resultats d'iRAP més significatius s'obtenen sotmetent els 430 trams a una **selecció** que millora la representativitat estadística de les carreteres analitzades:

- Només es tenen en **compte els trams que compleixen les 3 característiques** següents:
 - (a) tenen una IMD (Intensitat Mitjana Diària de vehicles que circulen per un tram) superior a 5.000 vehicles/dia;
 - (b) hi ha hagut almenys 1 accident amb morts o ferits greus en els últims dos anys;
 - (c) la seva longitud és superior a 5 km.
- D'aquest filtratge s'obté una **selecció de 204 trams** (3.237 km) que suposa el 27% de la xarxa, per on circula el 77% de la mobilitat total i on hi tenen lloc el **58%** dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Anàlisi iRAP per trams

iRAP 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 10 trams amb més risc d'accident 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

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

- Els 10 trams amb més risc d'accident són **vies convencionals de calçada única**.
- 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.
- Dels 10 trams de la taula, 5 pertanyen a Barcelona, 2 a Tarragona, 2 a Girona i 1 a Lleida.

Els trams de menys risc a Catalunya 2022-2024

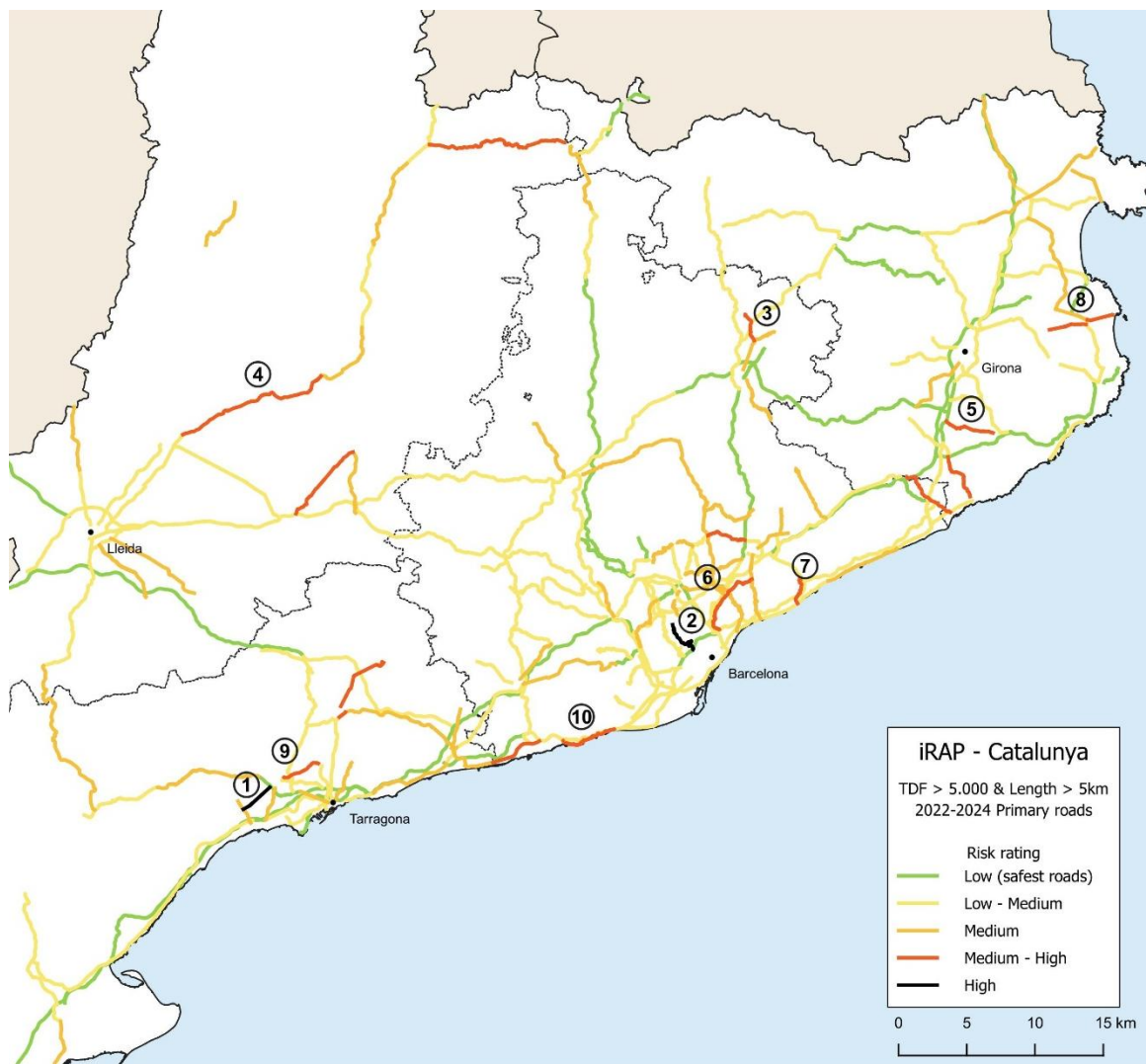
Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD ▼	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG	Risc
A-2	C-35, Vidreres (enllaç)	AP-7, Aiguaviva	18,159	34.192	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-16	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	Navàs (X C-1411z)	14,340	25.260	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-25	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 Vallés (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 Llivia	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

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

- 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 MiFG 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.

Mapa de risc de Catalunya



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

Anàlisi iRAP per trams

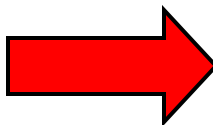
iRAP classifica els trams segons dues variables

**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	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana any acc. MiFG / Km
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.783	Desdoblada	Barcelona	0,8
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	133.220	Desdoblada	Barcelona	0,7
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	0,7
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	93.663	Desdoblada	Barcelona	0,6
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	66.966	Desdoblada	Barcelona	0,6
C-31	Cunit (límit terme comarcal Baix Penedès-Garraf)	St.Pere de Ribes (X C-32)	11,4	23.770	Bàsica	Barcelona	0,5
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,3	25.723	Comarcal	Barcelona	0,5
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	101.755	Desdoblada	Barcelona	0,5
C-59	Palau de Plegamans (X C-155)	Caldes de Montbui (X C-1415b)	7,4	23.283	Bàsica	Barcelona	0,4
B-30	Sant Cugat del Vallès	Barberà	11,9	59.975	Desdoblada	Barcelona	0,4

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 tercer any consecutiu, el **tram de l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb B-20, B-10 i C-32** (continuació de la ronda Litoral al seu pas pel Baix Llobregat) repeteix en primer lloc. El tram de la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola, molts anys en primer lloc del rànquing, repeteix al segon lloc.
- Desapareixen els trams de la C-17 entre Mollet del Vallès i Lliçà de Vall i de la T-11 entre Reus i Tarragona.
- Tots els trams es troben a la demarcació de Barcelona. El 80% dels trams amb més concentració d'accidents es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Tots els trams són vies d'alta intensitat de trànsit (IMD>20.000).
- S'observa una elevadíssima presència dels accidents de motocicletes i ciclomotors: en aquests 10 trams, de mitjana, en un 80% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor.

Trams amb més accidents de vehicles pesants

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%

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

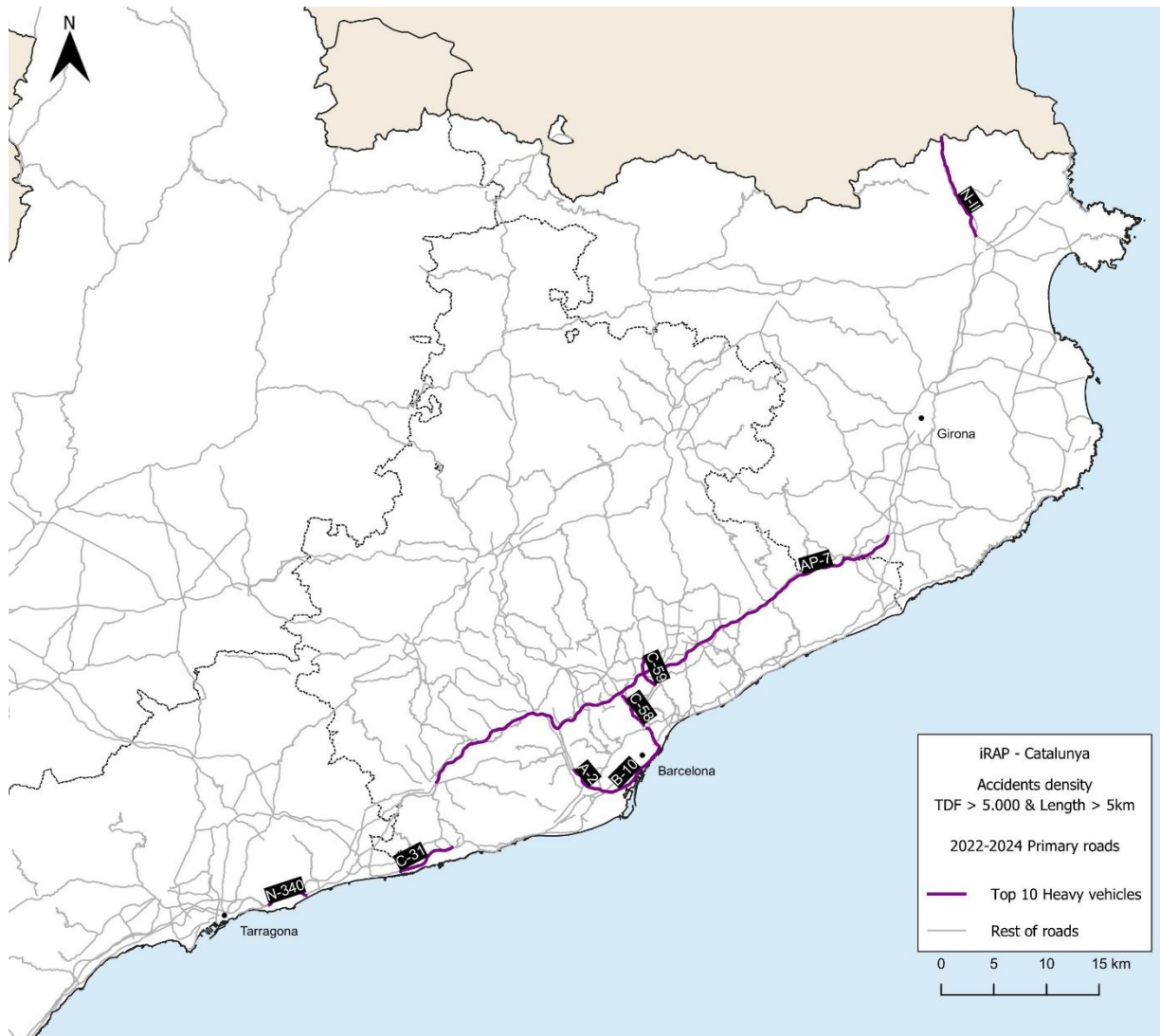
Mitj. Acc. Pesants/ km= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus de pesants dividit per la longitud del tram

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

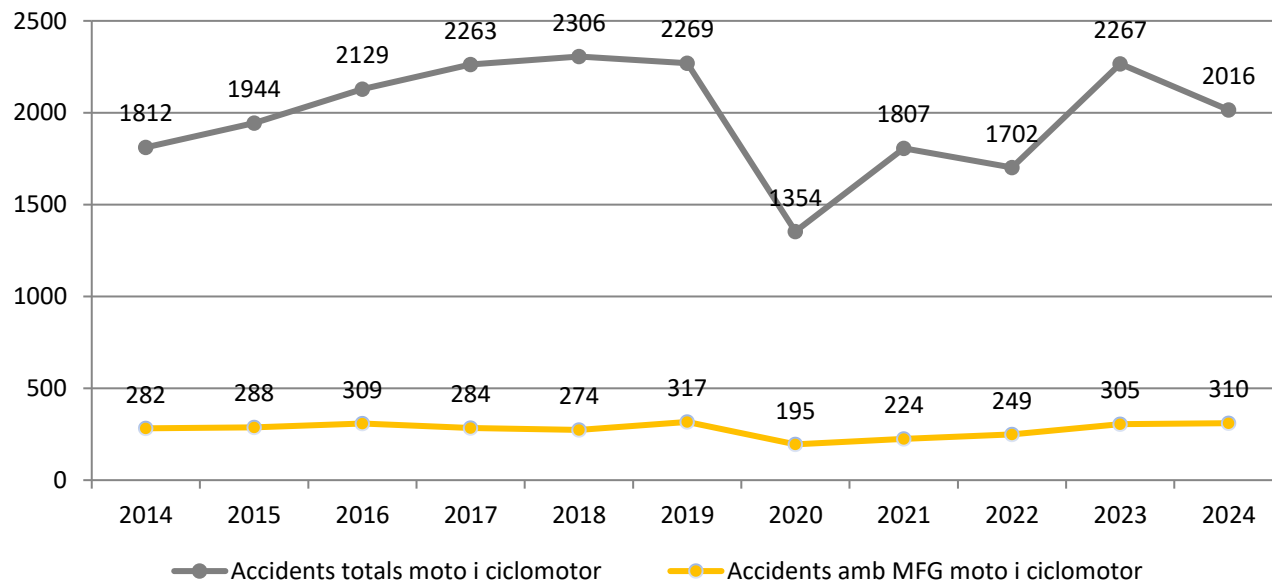
Trams ja presents a l'edició anterior

- 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.
- 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).
- 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.

Mapa dels trams amb més accidents de vehicles pesants



Accidentalitat de moto i ciclomotor a la xarxa analitzada per iRAP



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 pre-pandèmics.
- 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.

Trams amb més accidents de moto i ciclomotor

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%

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

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

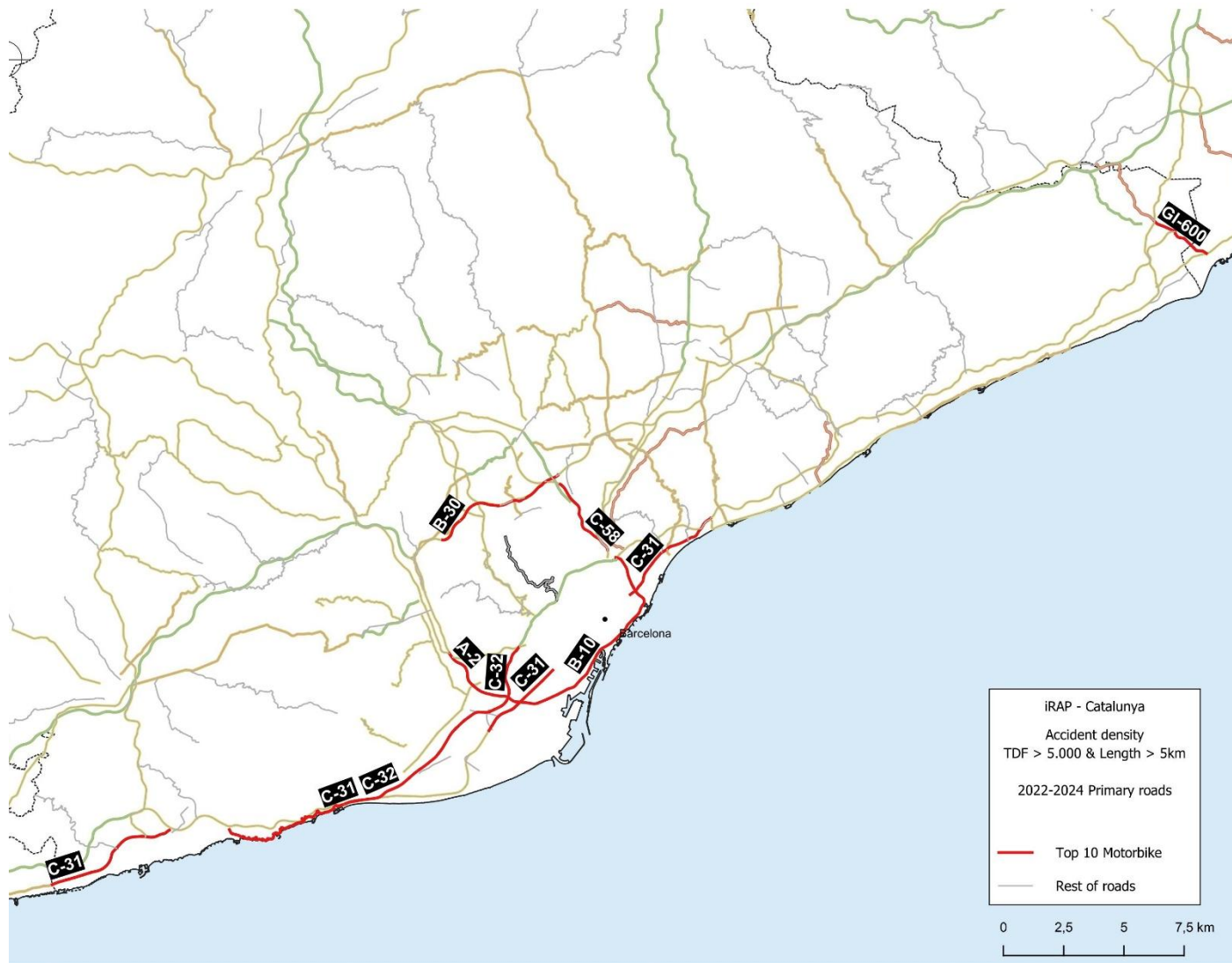
IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

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

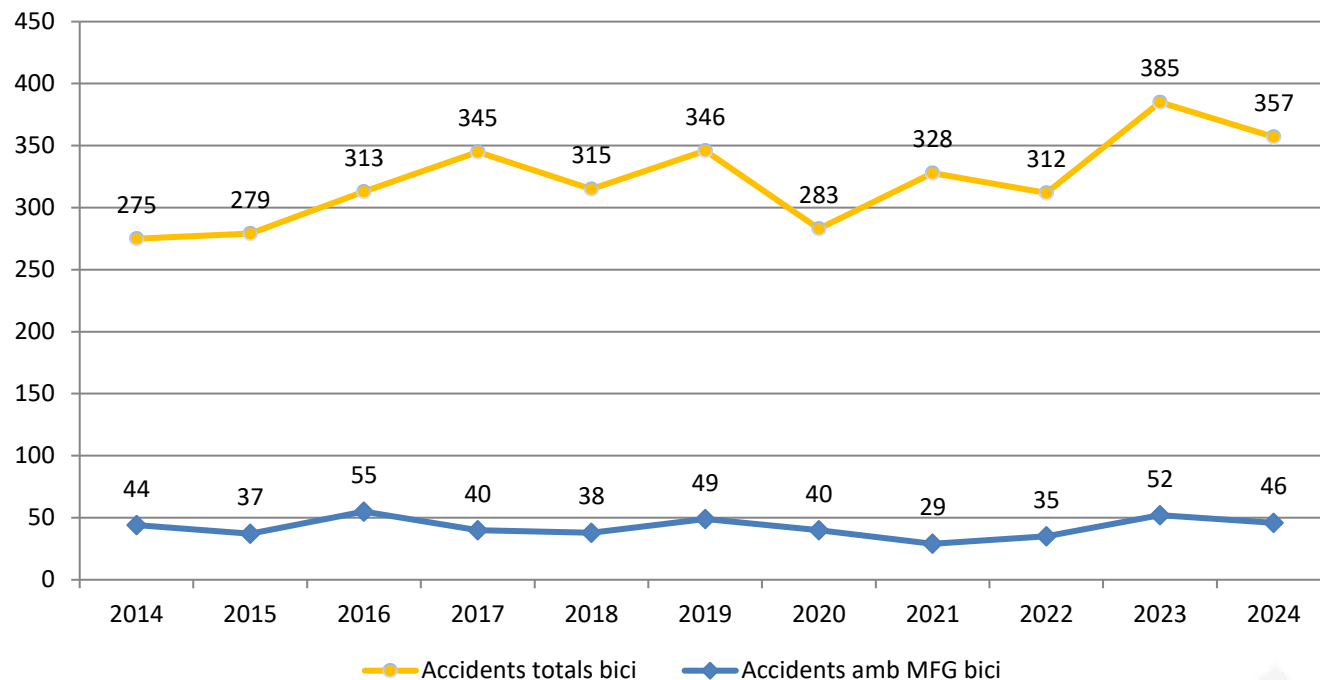
Trams ja presents a l'edició anterior

- A tota la xarxa iRAP, 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.

Mapa dels trams amb més accidents de moto i ciclomotor



Accidentalitat de bicicleta a la xarxa analitzada per iRAP



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 MiFG, 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).

Trams amb més accidents de bicicleta

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)	Llinars 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%

Es tenen en compte tots els trams

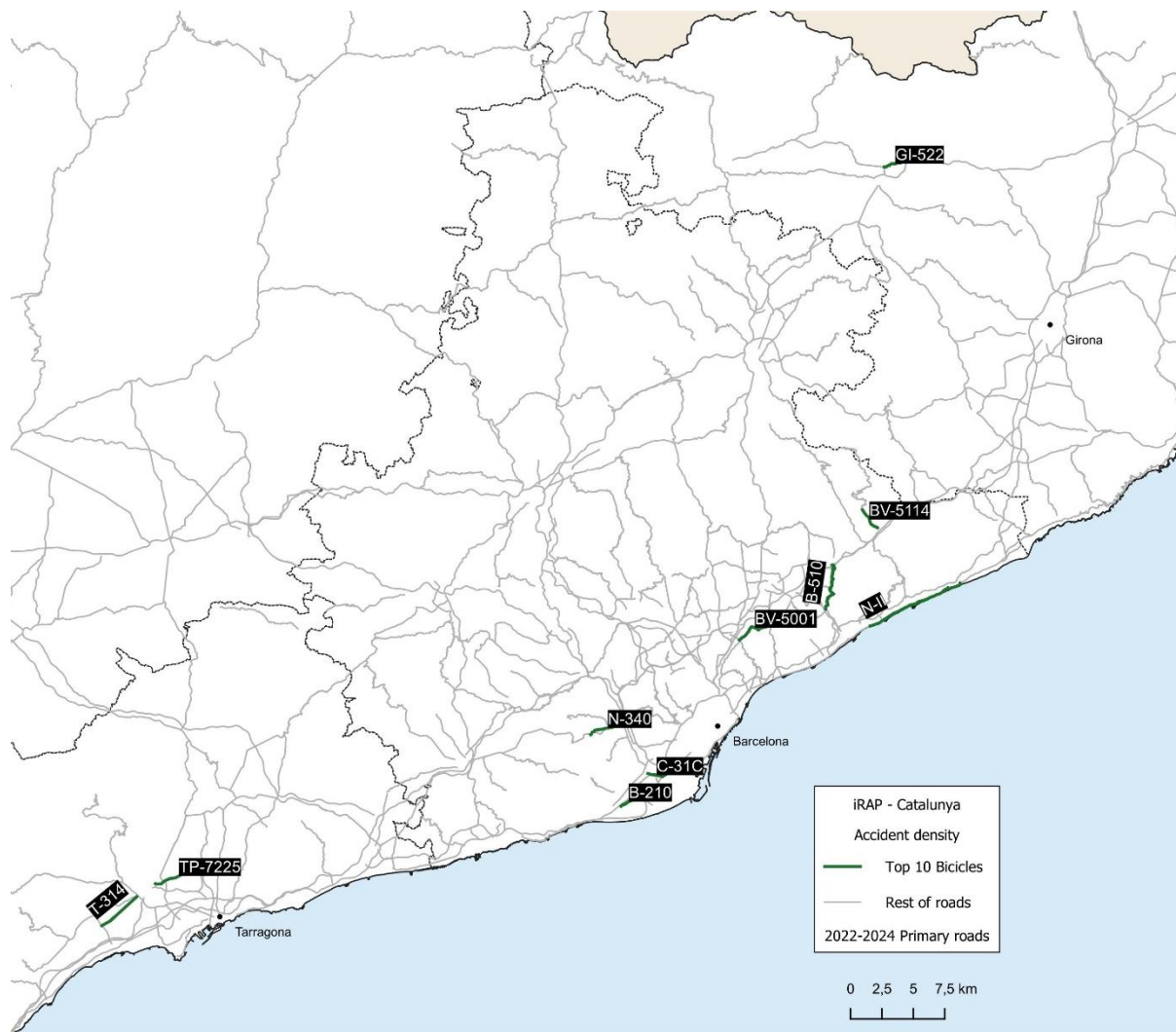
Mitj. Acc. Bici / km= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus de bicicleta dividit per la longitud del tram

IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- 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.

Mapa dels trams amb més accidents de bicicleta



Cost social dels accidents en els trams iRAP

Cost social anual de la sinistralitat per tipus de carretera

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).

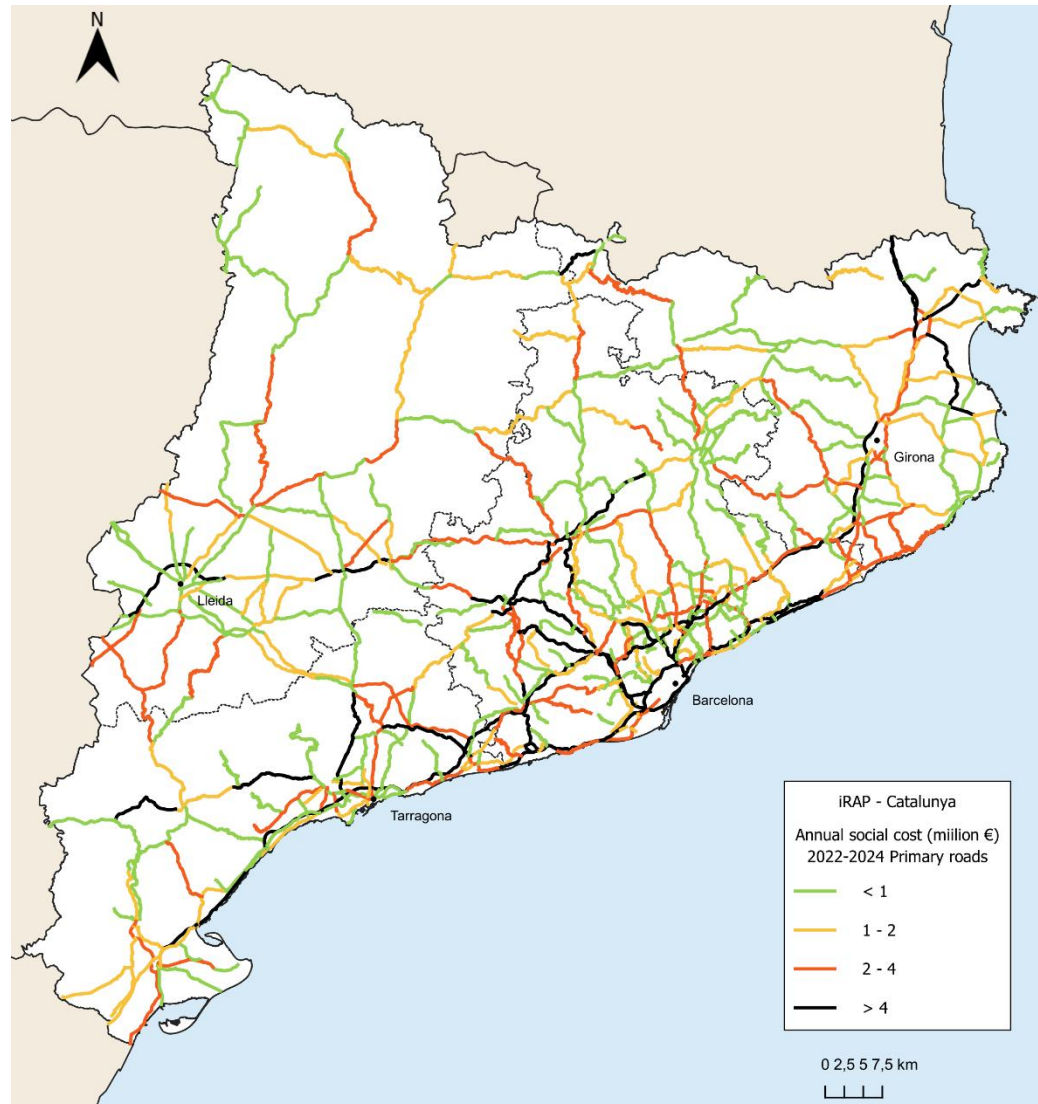
Cost social dels accidents en els trams iRAP

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	Tipus de via	Accidents mortals	Accidents greus	Accidents lleus	IMD	Cost social anual
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,52	Desdoblada	2,0	10,0	221,7	115.151	15.529.439
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,62	Desdoblada	1,7	11,3	175,7	93.663	13.505.346
AP-7	Enllaç Vilafranca Nord	Enllaç Altafulla	39,47	Desdoblada	2,3	2,0	58,7	64.581	9.617.945
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,82	Desdoblada	1,0	8,0	137,0	101.755	9.356.052
A-2	Jorba (X N-IIa)	Enllaç Martorell	38,29	Desdoblada	1,7	5,3	76,0	41.016	8.942.299
AP-7	Enllaç Maçanet de la Selva	Enllaç C-60	41,69	Desdoblada	1,7	4,7	59,0	71.107	8.262.476
AP-7	Enllaç Cambrils	Enllaç Tortosa	54,67	Desdoblada	1,7	5,3	51,3	31.126	8.222.945
C-32	Montgat (inici concessió)	Mataró (enllaç N-II)	19,18	Desdoblada	1,3	5,3	85,3	84.619	8.163.788
AP-7	Enllaç Papiol	Enllaç Vilafranca Nord	31,31	Desdoblada	1,0	5,7	101,7	90.011	7.681.444
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,08	Desdoblada	0,7	4,3	143,3	133.220	7.477.766

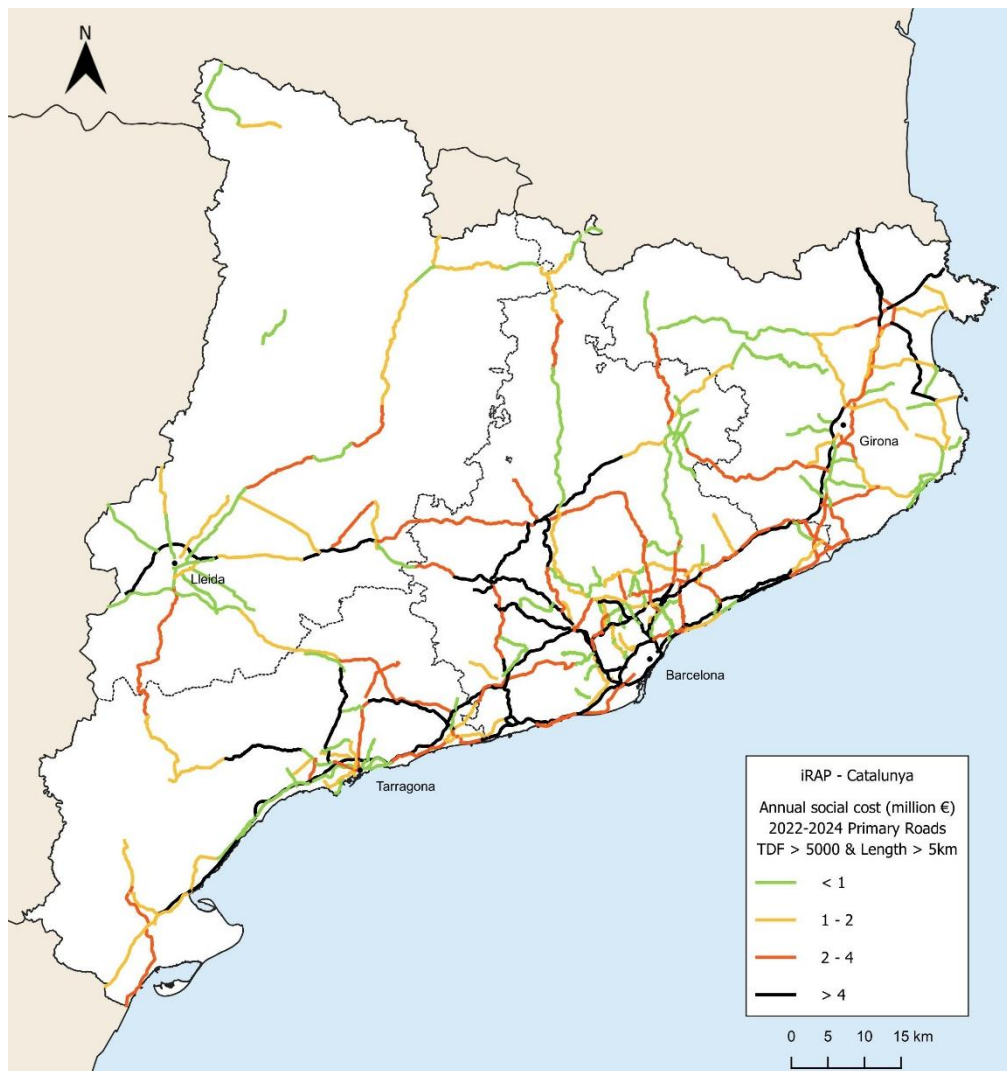
Rànquing de trams amb major cost social de la sinistralitat en valor absolut

- El Top 10 de trams amb el cost social anual de la sinistralitat més elevat representen el 14% del cost social a la xarxa iRAP analitzada.
- Els 41 trams que superen els 4 milions d'euros de cost social anual de la sinistralitat (rang superior del mapa) representen el 37% del cost social a la xarxa iRAP avaluada.

Cost social dels accidents en els trams iRAP



Cost social dels accidents en els trams iRAP



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

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.

Conclusions

- 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. 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).
- 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).



servei català de
Trànsit



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica



**Diputació
Barcelona**

XXIV Resultats del mapa de risc de la xarxa viària catalana

Metodologia iRAP – International Road Assessment Programme

Barcelona, 16 de desembre de 2025

