

# NOTA DE PREMSA

## 21 anys de l'estudi EuroRAP a Catalunya

### **Amb la recuperació de la mobilitat, el nombre de víctimes mortals i ferits greus puja, però sense tornar als nivells pre-pandèmia**

- ***L'Arrabassada torna a situar-se com el tram amb més risc d'accident de Catalunya. En el 88% dels accidents amb morts i ferits greus (17 en els darrers tres anys) en aquesta carretera hi ha involucrada com a mínim una motocicleta.***
- ***Per setè any consecutiu, la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola és el tram de carretera amb més accidents greus i mortals per quilòmetre de Catalunya per al conjunt de vehicles. Entre el 2019 i el 2021 hi ha hagut 17 accidents greus i mortals en un tram de 7,1 quilòmetres de longitud.***
- ***En el trienni 2019-2021 els accidents greus i mortals han disminuït un 8,7%, mentre que la mobilitat global s'ha reduït en un 3,0% a conseqüència de la pandèmia. En aquest context, la perillositat ha disminuït un 6,1% en el global de la xarxa viària analitzada, si bé els trams amb risc "alt" o "molt alt" representen encara el 25% del total avaluat.***
- ***En el 45% dels accidents de trànsit amb víctimes mortals i ferits greus que es produeixen a les carreteres catalanes hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor, tot i que només han representat un 2,3% de la mobilitat global en carretera a Catalunya.***
- ***En aquesta edició d'EuroRAP s'han analitzat 6.373 km de carreteres (urbanes i travesseres), que representen el 92% de la mobilitat per carretera de Catalunya.***

**Barcelona, 19 de desembre de 2022** – El RACC ha presentat la 21a edició de l'estudi d'avaluació de carreteres EuroRAP, que analitza un any més l'accidentalitat a la xarxa viària catalana. El RACC i altres clubs europeus membres de la Federació Internacional de l'Automòbil (FIA) avaluen cada any amb aquesta metodologia les xarxes viàries de països d'arreu del món. A Catalunya, l'estudi compta amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit, del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Barcelona. EuroRAP és un consorci europeu que analitza el risc d'accidentalitat de les carreteres amb l'objectiu de millorar la seguretat viària. La seva metodologia 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).

# NOTA DE PREMSA

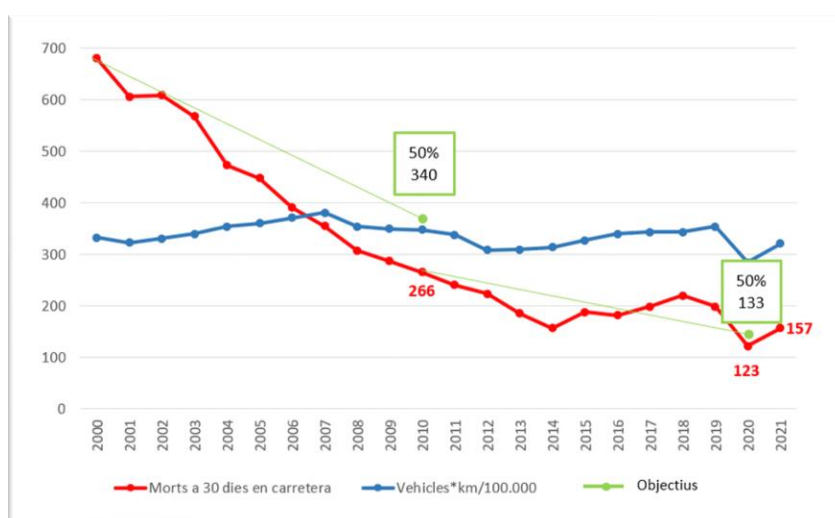
L'estudi EuroRAP es publica cada any a Catalunya des del 2002 i analitza més de 6.300 km de carreteres interurbanes de titularitat estatal, autonòmica i de les diputacions. *(Més informació sobre EuroRAP a l'última pàgina)*

## 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, la gravetat dels accidents s'ha reduït en les últimes dues dècades, si ens fixem en les xifres de víctimes mortals, que l'any 2000 gairebé arribaven a les 700 i el darrer any registrat s'han situat en 157.

La Unió Europea ha establert pel 2030 l'objectiu de reduir les víctimes mortals a la meitat respecte de l'any 2020. En els 10 anys precedents, les morts a la xarxa viària catalana s'han reduït més d'un 50%: l'any 2010 van perdre la vida 266 persones en accidents de trànsit mentre que el 2020, hi va haver 123 víctimes mortals, segons dades del Servei Català de Trànsit. Aquest èxit ha estat només aparent, perquè és fruit de la reducció de la mobilitat per la pandèmia de la COVID-19. Quan la mobilitat s'ha recuperat, el nombre de víctimes mortals s'ha tornat a incrementar, sense arribar però als nivells de 2019.

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



L'anàlisi EuroRAP de la xarxa viària catalana arriba enguany a la seva vint-i-unena edició, en què s'ha analitzat el trienni 2019-2021. Respecte a l'edició anterior, que avaluava el trienni 2018-2020, **el risc s'ha reduït un 6,1%** i es manté dins del nivell baix. Aquest decrement és el resultat de la reducció dels accidents amb morts i ferits greus, que han passat de 599 a 547

# NOTA DE PREMSA

(una reducció del 8,7%), de mitjana, en part perquè la mobilitat s'ha reduït un 3,0%, encara condicionada arran de la pandèmia el 2020 i part del 2021.

	2018-2020	Diferència	2019-2021
<b>Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus</b>	<b>599</b>	<b>-8,7%</b>	<b>547</b>
<b>Mobilitat (vehicles*km)</b>	<b>30,5</b>	<b>-3,0%</b>	<b>29,6</b>
<b>Índex de Risc</b>	<b>19,6</b>	<b>-6,1%</b>	<b>18,5</b>

Dades: Xarxa EURORAP

Convé destacar que els motoristes continuen essent les principals víctimes mortals i ferits greus dels accidents de trànsit a Catalunya, una greu problemàtica que afecta la seguretat d'un col·lectiu especialment vulnerable.

En aquest sentit, el 2021 el total d'accidents amb motos o ciclomotors implicats arriba a 1.807 (el 2005, quan es comencen a comptabilitzar, van ser 873). D'aquests més de 1.800 accidents, 224 són amb morts i ferits greus (el 2005 en van ser 451). És a dir, malgrat que l'accidentalitat de les motos ha augmentat de manera substancial, les víctimes mortals o greus han disminuït des del 2005.

## Un 2022 que serà semblant a 2021 i millor que 2019

La sinistralitat de l'any 2022 s'ha vist especialment condicionada per la fi dels peatges a bona part de la xarxa d'autopistes catalanes, fet que ha suposat una redistribució del trànsit dins la xarxa, amb la seva corresponent translació a la sinistralitat viària. Fins al 30 de novembre, han perdut a la vida a les carreteres catalanes 149 persones en 134 accidents de trànsit, el que es tradueix en un descens del 10,8% respecte del mateix període de l'any 2019. De l'ordre d'un 44% de les víctimes d'aquest 2022 pertanyen a col·lectius vulnerables: 40 motoristes, 17 vianants, 7 ciclistes i 1 usuari de VMP.

## El risc de patir un accident greu o mortal: 1 de cada 4 km de carretera analitzats té un risc "alt" o "molt alt" d'accident greu o mortal

- A Catalunya el **25% de la xarxa viària analitzada** presenta un **risc "alt" o "molt alt" d'accident greu o mortal**, el que representa quatre punts percentuals menys respecte al trienni anterior.
- D'altra banda, **els quilòmetres amb risc "molt baix" i "baix" han minvat lleugerament**. Han passat de ser el 55% al 53%, de manera que els trams amb un índex de risc 'mitjà' han crescut significativament (passant del 16% al 22%).

# NOTA DE PREMSA

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

Demarcació / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	23% (19%)	32% (39%)	17% (17%)	11% (9%)	16% (16%)
Girona	25% (22%)	30% (36%)	24% (11%)	10% (13%)	12% (18%)
Lleida	13% (15%)	32% (31%)	27% (20%)	20% (26%)	8% (8%)
Tarragona	23% (23%)	33% (35%)	24% (16%)	12% (14%)	8% (11%)
CATALUNYA	21% (19%)	32% (36%)	22% (16%)	13% (15%)	12% (14%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP.  
Entre parèntesis, les dades de l'anterior trienni 2018-2020.

- Globalment, els km amb risc “alt” o “molt alt” disminueixen un 4% al conjunt de Catalunya.
  - A Barcelona és l'única demarcació on s'incrementa el nombre de km amb risc “alt” i “molt alt” (un 2%).
  - Girona és la demarcació on els km amb risc “alt” i “molt alt” baixen més (9 punts) respecte dels tres anys anteriors.
  - Lleida és la demarcació amb el percentatge més elevat de km amb risc “alt” i “molt alt” (28%), tot i que disminueixen un 6% en comparació amb l'anterior estudi.
  - Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc “alt” i “molt alt” (20%), i ha registrat una reducció de 5% respecte del trienni anterior.

### Anàlisi dels trams (2019-2021)

Per avaluar el risc i la concentració d'accidents per km de via, s'han seleccionat aquells trams que compleixen 3 requisits: tenen una IMD (intensitat mitjana diària de trànsit) superior a 5.000 vehicles/dia, hi ha hagut almenys un 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 196 trams (3.031 km), per on circula el 79% de la mobilitat total i on tenen lloc el 53% dels accidents mortals i greus en carretera de tota Catalunya.

- Els 10 trams amb més risc d'accident són vies convencionals de calçada única.
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) torna a situar-se com el tram amb un índex de risc més alt, donada l'elevada accidentalitat de motos. En el 88% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- El tram de la carretera GI-555 entre Sils i Massanes ha passat del tercer lloc en l'edició passada al segon amb un risc més alt en l'edició d'enguany.

# NOTA DE PREMSA

- Dels 10 trams d'aquesta llista, 5 pertanyen a la demarcació de Barcelona i 3 a la de Girona. La demarcació de Tarragona, que no apareixia l'any passat, en l'edició d'enguany hi té 2 trams. Aquest any no n'hi ha cap de la demarcació de Lleida.
- Del total, 6 trams ja apareixien al llistat dels 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal (ombrejats en color gris).

## Els 10 trams amb més risc d'accident greu o mortal a Catalunya (2019-2021)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana acc. MiFG	Risc
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.091	Convencional	Barcelona	5,7	Molt alt
GI-555	Sils (X N-II)	Massanes (X C-35)	14,2	5.123	Convencional	Girona	3,3	Molt alt
BV-5001	Martorelles ( X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès ( X BP-5002)	6,5	9.958	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	6.963	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	6.573	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	5.239	Convencional	Tarragona	0,7	Alt
N-260	X N-152 (La Cerdanya)	X N-1411	14,0	6.125	Convencional	Girona	2,0	Alt
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.693	Convencional	Girona	3,0	Alt
BV-2041	Gavà (X av. Joan Carles I)	Begues (X BV-2411)	6,3	9.396	Convencional	Barcelona	1,3	Alt
TV-3141	Cambrils (X N-340)	Reus ( X T-316)	7,3	8.056	Convencional	Tarragona	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

# NOTA DE PREMSA

## Els 10 trams amb menys risc a Catalunya (2019-2021)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitjana acc. MiFG	Risc
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,9	16.275	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,6	15.512	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
B-140	Sabadell (X N-150)	Mollet, rotonda no inclosa	8,3	14.989	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
A-26	Inici A-26	Inici variant Olot	19,7	13.653	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
N-145	X N-260a (Seu d'Urgell)	Frontera francesa	9,5	13.624	Bàsica	Lleida	0,0	Molt baix
C-153	Vic (final nucli urbà)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,7	13.014	Comarcal	Barcelona	0,0	Molt baix
N-141e	Anglès (X C-63)	TM Bescanó-Salt	13,1	10.480	Comarcal	Girona	0,0	Molt baix
LL-12	Accés AP-2 Lleida (X C_12, X C-12D)	Lleida (X N-IIa)	5,4	9.847	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix
C-253	St.Feliu de Guíxols (X giv-6622)	Inici ZU Palamós	11,2	9.228	Comarcal	Girona	0,0	Molt baix
N-340	Enllaç antiga N-340 (Tarragona)	Inici variant Torredembarra	6,0	9.027	Bàsica	Tarragona	0,0	Molt baix

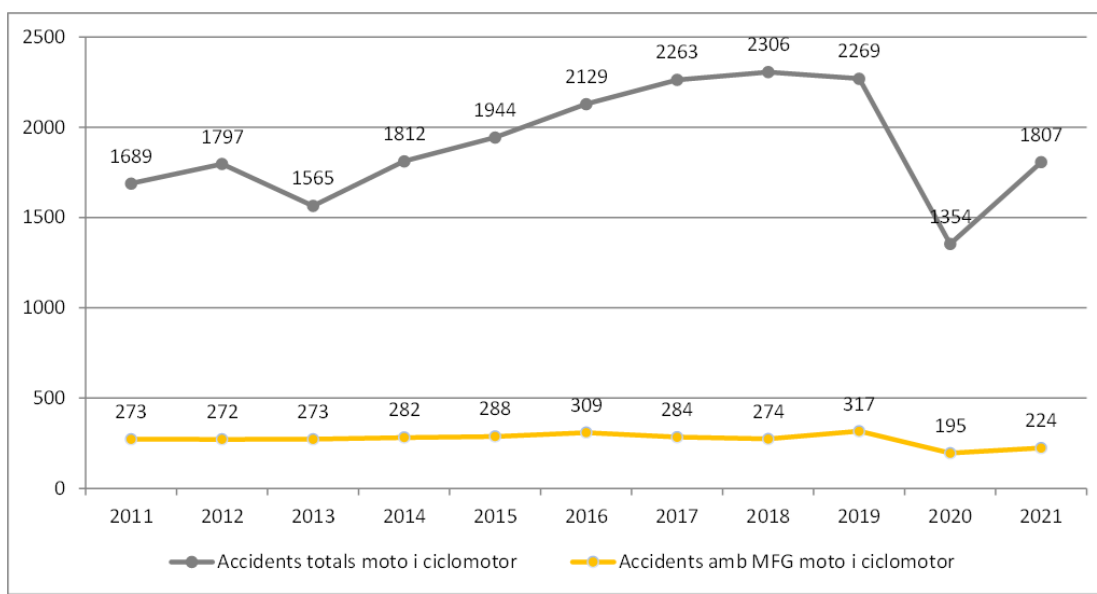
**En color gris, trams ja presents en l'edició anterior.**

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

- La C-16 entre Navàs i Gironella ha estat el tram amb menys risc de Catalunya el trienni 2019-2021.
- Entre els primers 5 trams només 2 tornen respecte a l'edició anterior. Desapareixen de la llista els trams de l'AP-7 i l'AP-2 que hi acostumaven a sortir.
- 5 trams corresponen a carreteres convencionals, dels quals quatre no sortien en l'edició anterior: el tram de la B-140 de Sabadell a Mollet, la C-153 de Vic a Roda de Ter, la C-253 de Sant Feliu de Guíxols a Palamós i l'N-340 entre Tarragona i Torredembarra.
- Aquest any, 608 km tenen un risc igual a zero (60 km menys que en el període anterior). Per tant, en el 9,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP 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 EuroRAP.

- 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. L'any 2021 els accidents totals de moto i ciclomotor han crescut un 34% però els accidents més greus només ho han fet un 15% (i presenten els valors més baixos dels últims 10 anys).
- 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, si bé aquesta tipologia de vehicles representaria un 2,3% de la mobilitat global en carretera.

### Trams amb més accidents de motos i ciclomotors per km (2019-2021)

- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només l'12,4% de longitud de la xarxa (789 km).
- 9 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat.
- A excepció de la BP-1417, totes les carreteres presenten IMD superiors a 20.000 vehicles.
- Tots els 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.



# NOTA DE PREMSA

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj. acc. moto MiFG / km	% Acc. moto / total
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	88.886	Desdoblada	Barcelona	0,67	93%
C-58	Barcelona ( X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès( X A-P7)	7,1	126.984	Desdoblada	Barcelona	0,66	82%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	115.981	Desdoblada	Barcelona	0,50	83%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.091	Comarcal	Barcelona	0,44	88%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	116.805	Desdoblada	Barcelona	0,43	84%
C-58	Cerdanyola del Vallès( X A-P7)	Terrassa ( X C-16 )	13,4	81.115	Desdoblada	Barcelona	0,35	64%
C-32 (inc. B20)	Sitges ( X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	86.842	Desdoblada	Barcelona	0,34	84%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	68.306	Desdoblada	Barcelona	0,32	78%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	25.406	Local	Barcelona	0,28	63%
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	21.315	Local	Barcelona	0,27	71%

**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

## Trams amb més accidents de vehicles pesants per km (2019-2021)

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Mitj. acc. pesants MiFG / km	% Acc. pesants / total
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	115.981	Desdoblada	Barcelona	0,15	25%
A-2	Bellpuig (X N-IIa)	Cervera (enllaç C-25)	21,5	28.728	Desdoblada	Lleida	0,11	64%
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.568	Local	Barcelona	0,11	67%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	25.877	Desdoblada	Barcelona	0,10	100%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	96.985	A. Peatge	Barcelona	0,10	43%
TV-3141	Cambrils (X N-340)	Reus ( X T-316)	7,3	8.056	Comarcal	Tarragona	0,09	50%
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.693	Bàsica	Girona	0,09	33%
N-340	Inici variant Vilafranca	Final variant Vilafranca	11,3	23.456	Bàsica	Barcelona	0,09	33%
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	78.237	Desdoblada	Barcelona	0,09	29%
A-2	Inici variant Lleida	Final variant Lleida (X L-11)	33,4	24.200	Desdoblada	Lleida	0,08	40%

**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 torna a ser l'A-2 en el tram entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, que l'any passat no sortia a la llista.
- El tram de l'A-2 entre la Panadella i Jorba ha passat del segon lloc en l'edició anterior, al quart.
- 6 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat. En conjunt, 4 del trams corresponen a l'A-2.



## NOTA DE PREMSA

- A la xarxa analitzada per EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 11,1% dels quilòmetres (709 km).
- L'únic tram de l'N-340 que apareix és el de la variant de Vilafranca del Penedès i no n'hi ha cap de la demarcació de Tarragona, a diferència d'altres anys.

### CONCLUSIONS

- Per al 2030 la Unió Europea ha establert l'objectiu de rebaixar un 50% el nombre de morts en carretera respecte el 2020. En el període 2010-2020 es va registrar una reducció d'un 54% en el nombre de morts. Les restriccions a la mobilitat provocades per la pandèmia van propiciar aquest descens tan notable. Quan la mobilitat s'ha recuperat, el nombre de víctimes mortals s'ha tornat a incrementar, sense arribar però als nivells de 2019.
- Pel que respecta a la xarxa analitzada per EURORAP (que representa el 53% del total de la xarxa i el 92% de la mobilitat per carretera de Catalunya), hi té lloc el 75% dels accidents amb morts i ferits greus en carretera.
- En el trienni 2019-2021 els accidents greus i mortals han disminuït un 8,7%. La mobilitat global en carretera s'ha reduït un 3,0%. Aquestes variacions mostren els efectes de la COVID-19 de 2020 i inicis de 2021 i fan que el risc hagi disminuït en un 6,1% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 25% de la xarxa, quatre punts percentual menys que en el trienni anterior. A Barcelona, el nombre de km amb risc "alt" i "molt alt" s'incrementen en 2 punts, a Girona baixen 9 punts percentuals, a Lleida 6 i a Tarragona 5. Tarragona continua sent la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc "alt" i "molt alt" (20%) i Lleida amb més km de risc elevat (28%).
- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen quasi 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 greu o mortal en una carretera convencional és 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 88% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- Aquest any, 608 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 9,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

## NOTA DE PREMSA

---

- Per setè 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. En els 10 trams amb més accidents, s'hi observa una elevadíssima presència de sinistres de motocicletes i ciclomotors: de mitjana, en un 79% 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.
- 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 2,3% de la mobilitat global en carretera.
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 12,4% de longitud de la xarxa (789 km).
- Els trams amb més accidents en bicicleta es troben tots a la demarcació de Barcelona.
- El tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants es troba a l'A-2, que torna a copar amb quatre trams la taula amb més accidents amb vehicles pesants. A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 11,1 % de la xarxa (709 km).

### Trams viaris estudiats

- L'estudi EuroRAP 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 EuroRAP hi circula el 92% de la mobilitat total per carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 75% 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 (2019, 2020 i 2021). La metodologia de treball, per tant, no contempla els accidents del 2022.

# NOTA DE PREMSA

## EuroRAP, un referent europeu

- EuroRAP (European 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'EuroRAP. L'any 2013, EuroRAP va redefinir els llindars de risc amb la finalitat d'alinear-se amb la fita de la UE de reduir el 50% la mortalitat per accidents de trànsit durant la dècada 2010-2020.
- A Catalunya, EuroRAP 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. 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, EuroRAP realitza un mapa geogràfic sobre el risc d'un conductor de patir un accident mortal o greu als trams de la xarxa viària, en funció de la intensitat de vehicles que hi circulen i la longitud del tram, tot fent servir dades dels darrers tres anys complerts. 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 EuroRAP 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.

### Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza més d'1.000.000 assistències l'any i gestiona prop de 425.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.