



servei català de
Trànsit



**Diputació
Barcelona**



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

XIX Resultats de l'estudi EuroRAP

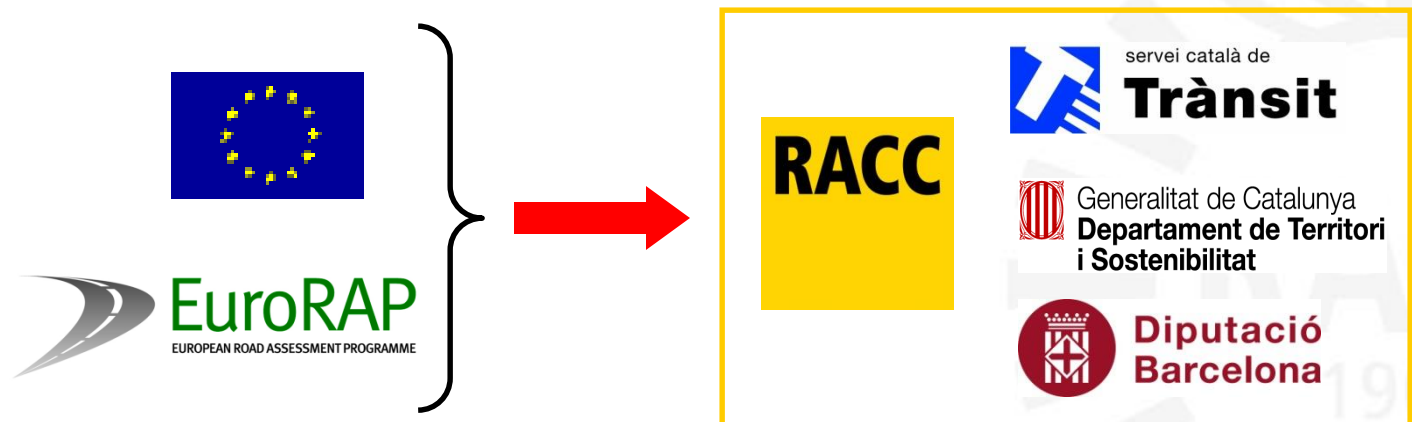
Programa europeu de valoració de carreteres

Barcelona, 17 de desembre de 2020



Què és EuroRAP?

- EuroRAP és un consorci europeu que persegueix la millora de la seguretat viària en carretera.
- A Catalunya es publica des de l'any 2002, on hi participen:
 - RACC
 - Servei Català de Trànsit
 - Departament de Territori i Sostenibilitat
 - Diputació de Barcelona
- Aquesta és la 19a edició de l'estudi d'EuroRAP a Catalunya.



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

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



VEHICLES
SEGURS

CARRETERES
SEGURES

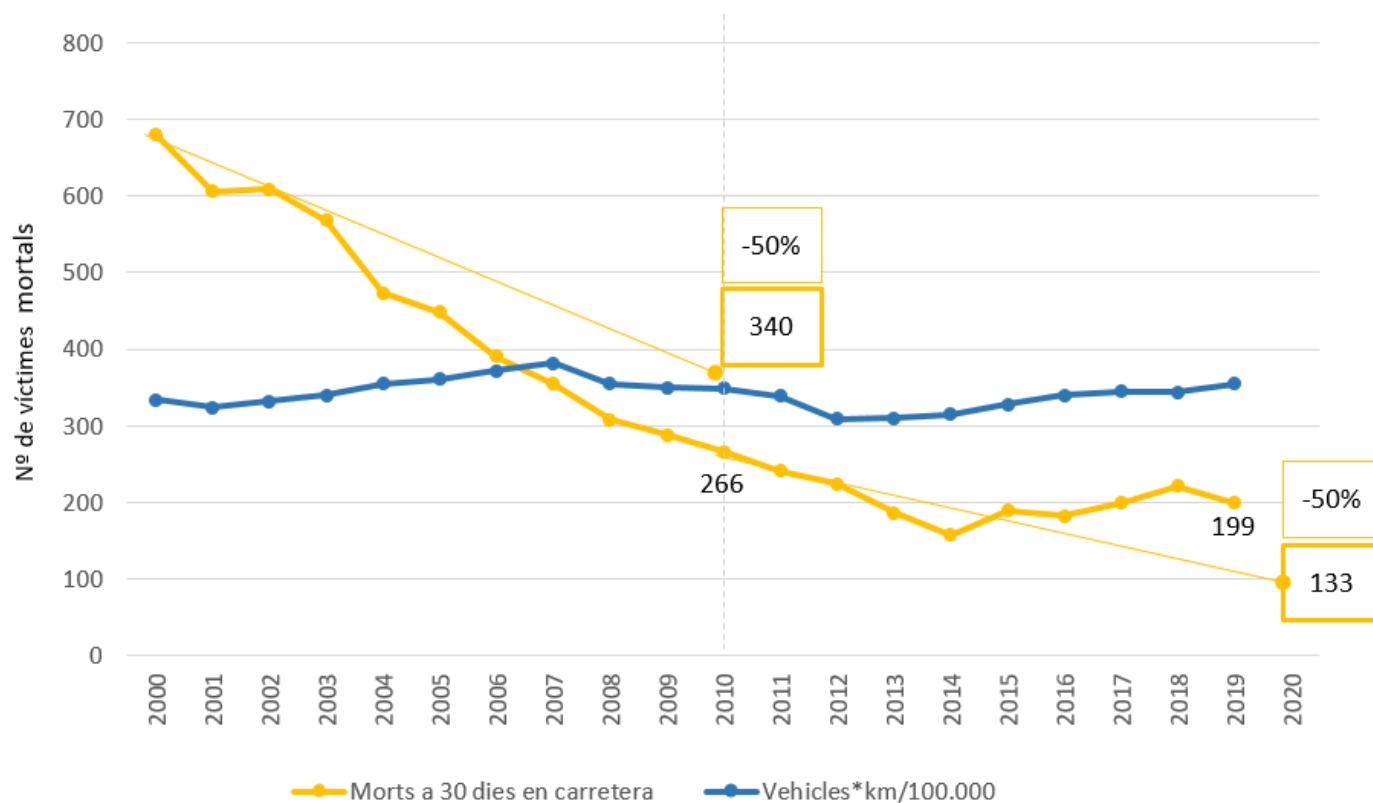


CONDUCTORS
SEGURS

VELOCITATS
SEGURES



Objectiu de la Unió Europea per al 2020



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

- Per al 2020 la Unió Europea va establir l'objectiu de reduir un 50% el nombre de morts en carretera a Catalunya respecte el 2010.
- En el període 2010-2019 hi ha hagut una reducció d'un 25% en el nombre de morts. A partir de l'any 2014 es va trencar la tendència de reducció, el que farà molt difícil assolir l'objectiu marcat per la Unió Europea.

Com treballa EuroRAP

- EuroRAP utilitza les bases de dades oficials d'accidents de les Administracions Públiques.
 - Es compten accidents, no víctimes, ja que el nombre d'ocupants d'un vehicle accidentat és aleatori.
 - EuroRAP comptabilitza accidents amb morts fins a 24 hores després de l'accident i accidents amb ferits greus (hospitalització superior a 24 hores).
- EuroRAP utilitza les bases de dades oficials d'intensitats de trànsit diàries (IMD).
- EuroRAP realitza una radiografia de l'accidentalitat en un període de temps de 3 anys (2017, 2018 i 2019).

EuroRAP a Catalunya

- La xarxa analitzada per EuroRAP consisteix en 6.373 km de carreteres (interurbanes i travesseres) que representen el 53% del total de la xarxa viària catalana (12.112 km). La xarxa EuroRAP es divideix en 428 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 92% de la mobilitat total en carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 86% 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 (2017/ 2018/2019).

Evolució del risc a Catalunya

	2016-2018	Diferència	2017-2019
Mitjana Accidents amb Morts i Ferits Greus	667	0,4%	670
Mobilitat (vehicles*km)	31,9	1,8%	32,5
Índex de Risc	20,9	-1,3%	20,6

Dades: Xarxa EURORAP

- EuroRAP permet establir l'evolució del risc durant un període de temps determinat.
- En el darrer estudi els accidents greus i mortals han augmentat a Catalunya en un 0,4%. En canvi s'ha incrementat la mobilitat global en carretera, fins a un 1,8%
- Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un 1,3 % en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.

Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc

Trienni / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
2010-2012	17%	27%	24%	17%	16%
2011-2013	15%	29%	22%	16%	17%
2012-2014	15%	33%	19%	16%	17%
2013-2015	15%	30%	24%	13%	18%
2014-2016	15%	31%	21%	16%	17%
2015-2017	16%	30%	19%	16%	18%
2016-2018	16%	32%	22%	14%	16%
2017-2019	15%	33%	22%	14%	16%

30%

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

- Els quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 30% de la xarxa, el mateix que en el trienni anterior.
- Els quilòmetres amb un índex de risc “molt baix” i “baix” es mantenen, guanyant 1 punt els de risc “baix” en detriment dels de “molt baix”.

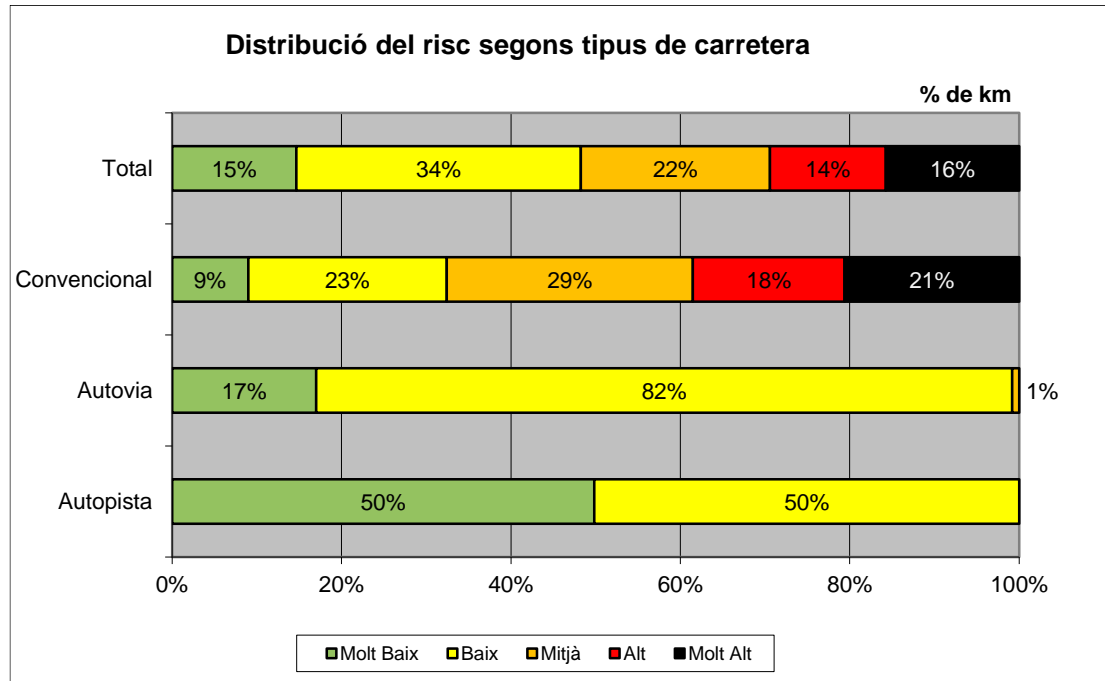
Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc per demarcacions

Demarcació / Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	14% (15%)	38% (34%)	19% (21%)	13% (10%)	16% (18%)
Girona	17% (16%)	32% (33%)	23% (23%)	8% (11%)	20% (16%)
Lleida	10% (10%)	28% (25%)	26% (21%)	21% (29%)	15% (15%)
Tarragona	19% (24%)	33% (33%)	24% (23%)	13% (9%)	11% (11%)
Catalunya	15% (16%)	33% (32%)	22% (22%)	14% (14%)	16% (16%)

Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP
Entre parèntesi, les dades de l'anterior trienni 2016-2018.

- El quadre mostra el repartiment del risc per km a cadascuna de les quatre demarcacions, així com el del total de Catalunya.
- A Lleida el nombre de km amb risc “alt” i “molt alt” disminueix en 8 punts.
- Tarragona, en canvi, és la demarcació on els km amb risc “alt” i “molt alt” augmenten més (4 punts).
- Tot i així, Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc “alt” i “molt alt” (24%) i Lleida la més alta (36%).

Distribució del risc segons tipus de carretera

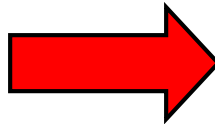


- Les carreteres convencionals (amb un sol carril per sentit) acumulen quasi la totalitat dels trams amb risc “molt alt”, “alt” i “mitjà”. En canvi, a les carreteres desdoblades (autovies i autopistes) pràcticament tots els trams són de risc “baix” o “molt baix”.
- El risc de patir un accident greu o mortal en una carretera convencional és 4 cops més alt que en una carretera desdoblada.

Anàlisi EuroRAP per trams

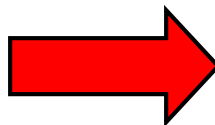
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



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

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Risc d'accident vs. Concentració d'accidents



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

Situació general

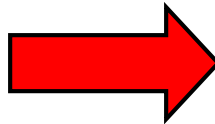
Els resultats d'EuroRAP més significatius s'obtenen sotmetent els 428 trams a una selecció que millora la representativitat estadística de les carreteres analitzades:

- 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 214 trams** (3.344 km) per on circula el 87% de la mobilitat total i on hi tenen lloc el 75% dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Anàlisi EuroRAP per trams

EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



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

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Els 10 trams amb més risc d'accident a Catalunya 2017-2019

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcaió	Mitjana any acc. MiFG	Risc
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	8.394	Convencional	Barcelona	4,7	Molt alt
C-37	Alcover (X C-14)	N-240 / N-240aa, Valls (rotonda)	6,7	8.805	Convencional	Tarragona	2,3	Molt alt
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.382	Convencional	Girona	2,3	Molt alt
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,5	6.851	Convencional	Girona	1,7	Molt alt
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	10.474	Convencional	Barcelona	2,3	Molt alt
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	5.443	Convencional	Tarragona	1,0	Molt alt
C-162	X C-16 Riu de Cerdanya	X N-152 Fontanals de Cerdanya	10,7	5.139	Convencional	Girona	1,7	Alt
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	9.155	Convencional	Barcelona	1,7	Alt
BV-2041	Gavà (X av. Joan Carles I)	Begues (X BV-2411)	6,3	9.691	Convencional	Barcelona	1,7	Alt
BP-2151	St. Sadurní d'Anoia (X C-243a)	St. Pere de Riudebitlles (X C-15)	9,5	5.100	Convencional	Barcelona	1,3	Alt

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

Trams ja presents a l'edició anterior

- 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 més alt, degut a l'elevada accidentalitat de motos. En el 80% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- El tram de la carretera C-37 entre Alcover i Valls passa del primer lloc amb el risc més alt en l'edició passada al segon lloc de l'edició d'enguany. En un 43% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrat un vehicle pesant.
- Dels 10 trams d'aquesta llista, 5 pertanyen a la província de Barcelona, 3 a la província de Girona i 2 a la província de Tarragona.

Els trams de menys risc a Catalunya 2017-2019

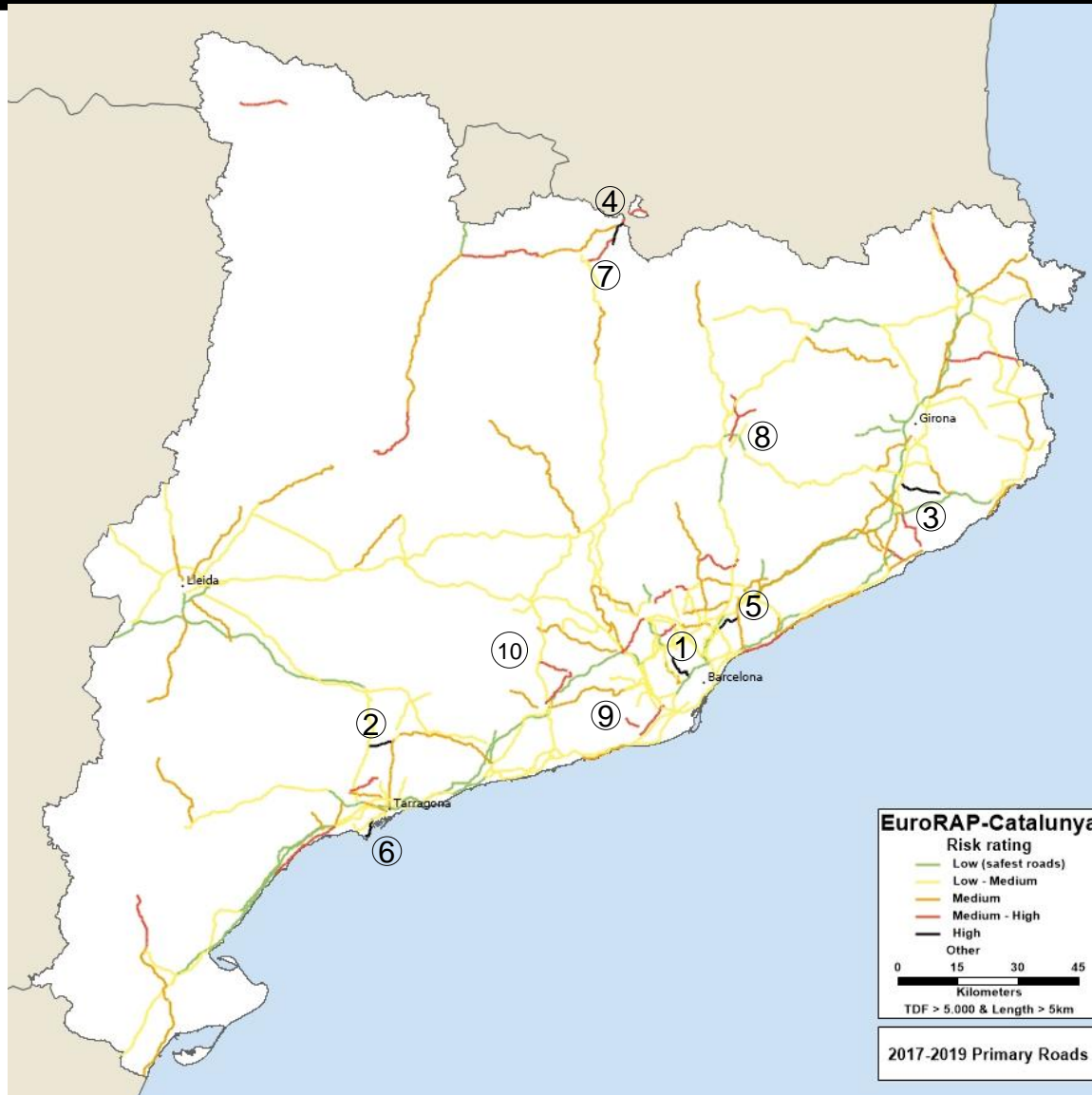
Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD ▼	Tipus de via	Demarcaió	Mitjana any acc. MiFG	Risc
C-65 / C-31	Llagostera (X C-35)	Platja d'Aro Fi concessió (X662)	10,251	35.950	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,737	29.718	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
C-35	Maçanet de la Selva (enllaç AP-7)	Hostalric (X GI-555)	17,171	22.722	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,703	18.289	Desdoblada	Barcelona	0,0	Molt baix
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,548	17.249	Desdoblada	Girona	0,0	Molt baix
N-340	Ametlla de Mar (X TV-3025)	Inici variant Hospitalet de l'Infant	13,346	13.408	Desdoblada	Tarragona	0,0	Molt baix
GI-531	Girona rotonda Domeny	Sant Gregori (X GIV-5313)	5,801	13.265	Local	Girona	0,0	Molt baix
N-141e	Anglès(X C-63)	TM Bescanó-Salt	13,057	10.717	Comarcal	Girona	0,0	Molt baix
LL-12	Accés AP-2 Lleida (X C_12, X C-12D)	Lleida (X N-IIa)	5,375	10.020	Desdoblada	Lleida	0,0	Molt baix
AP-2	Enllaç Lleida	Enllaç Borges Blanques	21,104	9.406	A. Peatge	Lleida	0,0	Molt baix

Es tenen en compte només els trams de IMD>5.000 i Longitud>5 km
 Ordenat per IMD, de major a menor.
 Mitj. Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents amb Morts i Ferits Greus
 IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- La C-65/C-31 entre Llagostera i Platja d'Aro és el tram amb menys risc de Catalunya. Tot i la seva alta intensitat (més de 35.000 vehicles diaris) no té cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- Els 4 primers trams tornen a repetir respecte a l'edició anterior.
- Entren a la llista dos trams de la demarcació de Girona que no són vies desdoblades (autopistes i autovies).
- Aquest any, 521 km tenen un risc igual a zero (31 km més que en el període anterior). Per tant, en el 8,9% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en 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 EuroRAP per trams

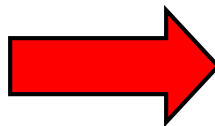
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

RISC
D'ACCIDENTALITAT



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

CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS



Trams de via amb més concentració d'accidents greus.

Els trams amb més concentració d'accidents de Catalunya

Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcaió	Mitjana any acc. MiFG
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	144.620	Desdoblada	Barcelona	0,9
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	130.521	Desdoblada	Barcelona	0,8
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	109.508	Desdoblada	Barcelona	0,7
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	29.785	Local	Barcelona	0,7
T-11	Final variant Reus (X N420A)	Tarragona (X N340a)	6,3	33.301	Desdoblada	Tarragona	0,6
C-58	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	85.525	Desdoblada	Barcelona	0,5
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,3	22.935	Comarcal	Barcelona	0,5
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	91.364	Desdoblada	Barcelona	0,5
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	97.669	Desdoblada	Barcelona	0,5
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	90.965	Desdoblada	Barcelona	0,5

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.

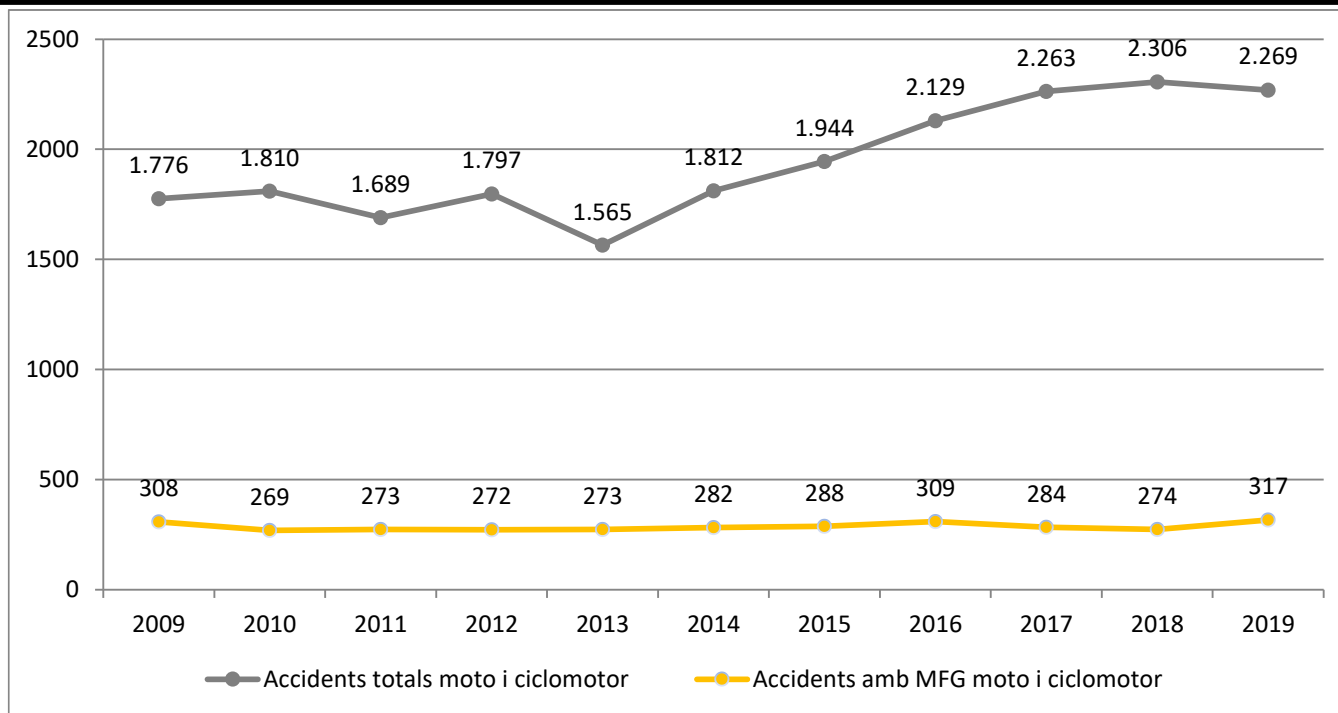
IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

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

Trams ja presents
a l'edició anterior

- Per cinquè any consecutiu, el tram que acumula més accidentalitat greu (sense tenir en compte el trànsit que hi passa) es troba a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola.
- La majoria dels trams d'aquesta llista es troba a la Regió Metropolitana de Barcelona, menys un tram a l'extrem sud de la Costa Brava (GI-600) i l'autovia entre Reus i Tarragona.
- 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 75% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor. La meitat de les víctimes mortals eren motoristes.

Accidentalitat de moto i ciclomotor a la xarxa analitzada per EuroRAP



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

- A la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto/ciclomotor han pujat un 45% des del 2013, tot i així, el 2019 per primer cop es trenca la tendència a l'alça. En canvi, els accidents amb moto amb morts o ferits greus implicats augmenten un 16% aquest darrer any.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, **en el 43% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor**. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria menys d'un 5% 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	Demarcaió	Mitjana any acc. MiFG ▼	% Acc. Moto / Total
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	144.620	Desdoblada	Barcelona	0,71	79%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	130.521	Desdoblada	Barcelona	0,60	75%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	109.508	Desdoblada	Barcelona	0,57	85%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	29.785	Local	Barcelona	0,48	74%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	69.103	Desdoblada	Barcelona	0,42	92%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	97.669	Desdoblada	Barcelona	0,42	87%
C-17	Barcelona(X C-33)	Mollet del Vallés (X C-59)	10,0	58.736	Desdoblada	Barcelona	0,36	85%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	91.364	Desdoblada	Barcelona	0,36	73%
C-58	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	85.525	Desdoblada	Barcelona	0,32	62%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	8.394	Comarcal	Barcelona	0,32	79%

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

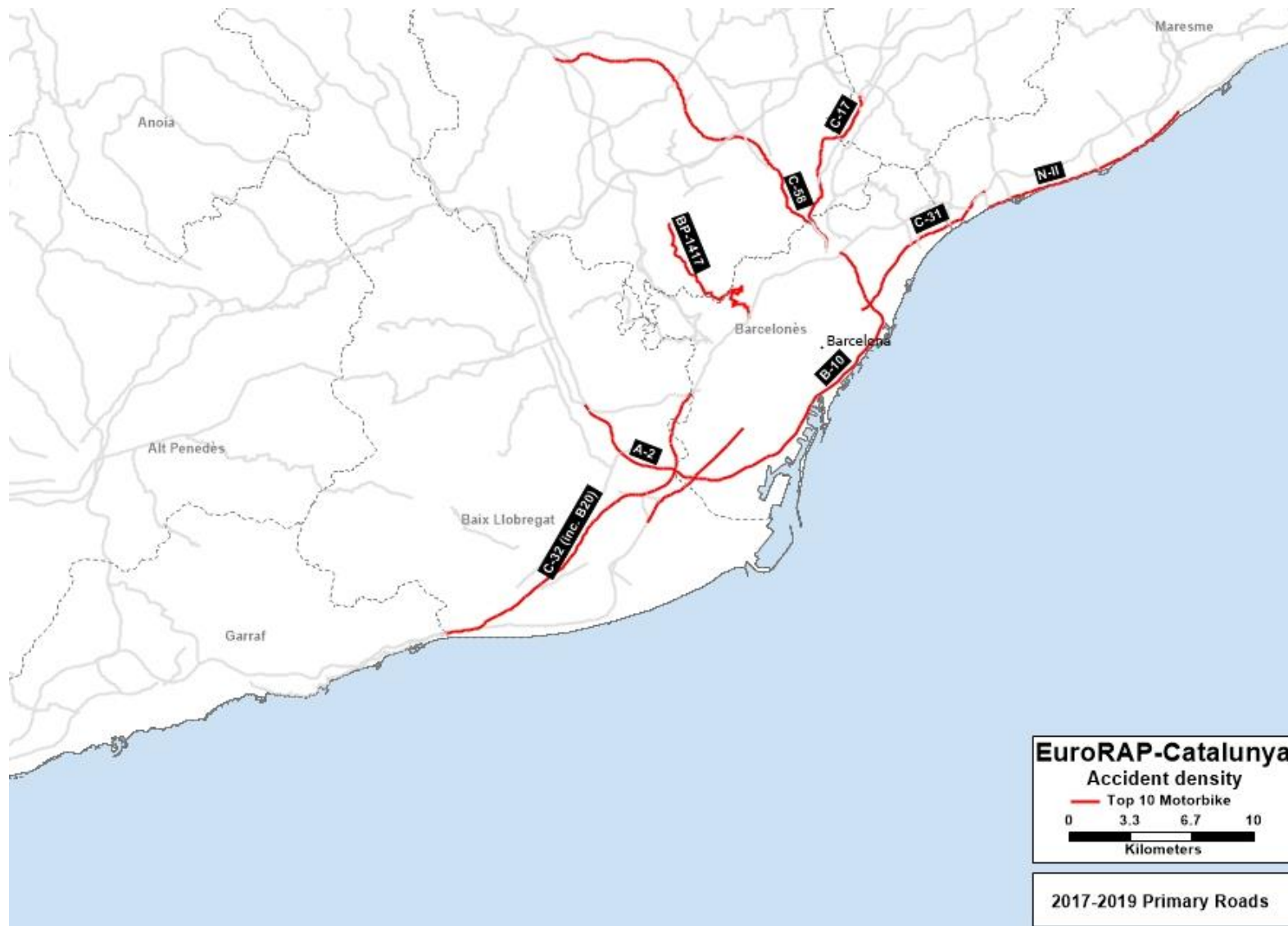
IMD= Intensitat Mitjana Diària de vehicles

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

Trams ja presents a l'edició anterior

- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 12,6% de longitud de la xarxa (805 km).
- 7 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat.
- Tots els trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona. En algun tram d'aquesta llista, els accidents amb motos i ciclomotors involucrats arriben a representar més del 90% dels accidents mortals i greus.

Mapa dels trams amb més accidents de moto i ciclomotor



Trams amb més accidents de vehicles pesants

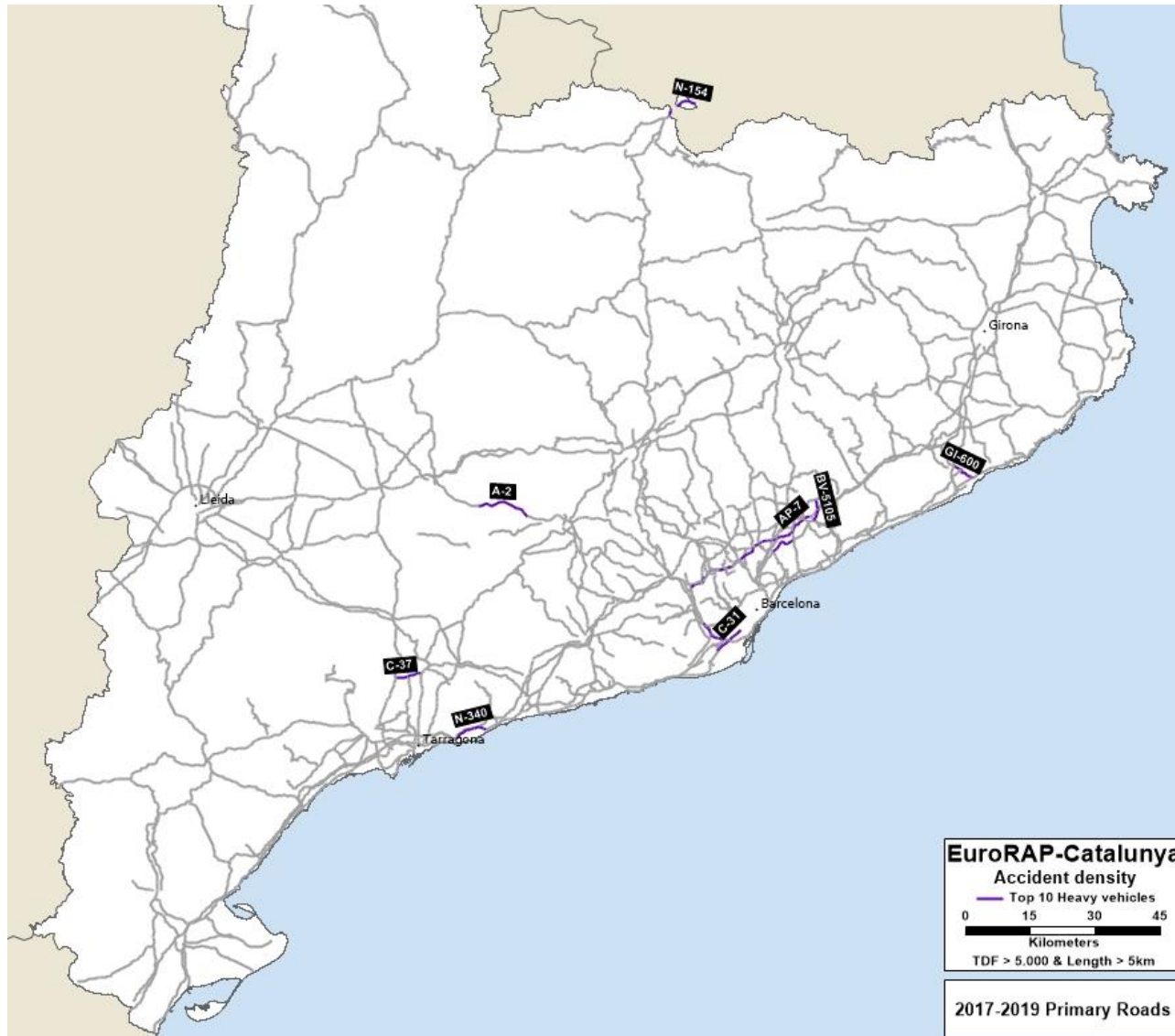
Carretera	Inici de tram	Fina de tram	Long (km)	IMD	Tipus de via	Demarcaió	Mitjana any acc. MiFG ▼	% Acc. Moto / Total
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	130.521	Desdoblada	Barcelona	0,20	25%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	91.364	Desdoblada	Barcelona	0,18	36%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	26.146	Bàsica	Tarragona	0,16	57%
C-37	Alcover (X C-14)	N-240 / N-240aa, Valls (rotonda)	6,7	8.805	Bàsica	Tarragona	0,15	43%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	104.008	A. Peatge	Barcelona	0,14	47%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	28.649	Desdoblada	Barcelona	0,13	83%
BV-5105	La Roca del Vallès (C-1415c)	Cardedeu (X C-251)	5,3	22.961	Local	Barcelona	0,13	29%
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,3	22.935	Comarcal	Barcelona	0,12	25%
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclavament Llivia	6,1	6.295	Bàsica	Girona	0,11	67%
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	10.474	Local	Barcelona	0,10	29%

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

- Per tercer any consecutiu, el tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants és a l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20. Aquest tram també es troba entre els trams amb més concentració d'accidents de moto i ciclomotor.
- 7 dels 10 trams d'aquesta classificació ja hi eren l'any passat.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 13,6 % dels quilòmetres (866 km).
- Dels habituals trams de la N-340 al seu pas per la província de Tarragona només queda el de la variant de Torredembarra.

Mapa dels trams amb més accidents de vehicles pesants



Conclusions

- Per al 2020 la Unió Europea va establir l'objectiu de rebaixar un 50% el nombre de morts en carretera a Catalunya respecte el 2010. En el període 2010-2019 hi ha hagut una reducció d'un 25% en el nombre de morts. A partir de l'any 2014 es va trencar la tendència de reducció, el que farà molt difícil assolir l'objectiu marcat per la Unió Europea.
- 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 86% dels accidents amb morts i ferits greus en carretera.
- En el trienni 2017-2019 els accidents greus i mortals han augmentat un 0,4%. La mobilitat global en carretera s'ha incrementat en un 1,8%. Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un -1,3% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.
- Els quilòmetres de risc "alt" i "molt alt" representen el 30% de la xarxa, el mateix que en el trienni anterior. A Lleida, el nombre de km amb risc "alt" i "molt alt" es redueix en 8 punts, i a Tarragona augmenta 4 punts. Tot i així, Tarragona és la demarcació amb el percentatge més baix de km amb risc "alt" i "molt alt" (24%) i Lleida la més alta (36%).
- 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.

Conclusions

- 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 80% dels accidents amb morts i ferits greus hi participa com a mínim una motocicleta.
- Aquest any, 521 km tenen un risc igual a zero. Per tant, en el 8,9% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.
- Per cinquè 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 75% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada una moto o un ciclomotor. La meitat de les víctimes mortals eren motoristes.
- Durant el trienni que analitza aquest estudi, en el 43% de tots els accidents de trànsit amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. S'ha de tenir en compte que aquesta tipologia de vehicles representaria menys d'un 5% de la mobilitat global en carretera.
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en el 12,6% de longitud de la xarxa (805 km).
- Per tercer any consecutiu, el tram amb més concentració d'accidents de vehicles pesants és l'A-2 entre l'enllaç amb l'AP-2 i l'enllaç amb la B-20, que també es troba entre els trams amb més accidents de moto i ciclomotor. A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 13,6 % de la xarxa (866 km).