

NOTA DE PRENSA

20 años del estudio EuroRAP en Catalunya

Los motoristas están implicados en el 44% de los accidentes de tráfico con víctimas mortales y heridos graves que se producen en las carreteras catalanas

- *A pesar de su elevada accidentalidad, las motos y ciclomotores representan solo un 2,4% de la movilidad global en carretera en Catalunya.*
- *La Arrabassada vuelve a situarse como el tramo con mayor riesgo de accidente de Catalunya. En el 100% de los accidentes con muertos y heridos graves (13 en los últimos tres años) en esta carretera está involucrada al menos una motocicleta.*
- *El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional (con un solo carril por sentido) es 4 veces mayor que en las autovías o autopistas.*
- *Por sexto año consecutivo, la C-58 entre Barcelona y Cerdanyola es el tramo de carretera con más accidentes graves y mortales por kilómetro de Catalunya para el conjunto de vehículos. Entre 2018 y 2020 se han producido 18 accidentes graves y mortales.*
- *En el trienio 2018-2020 los accidentes graves y mortales disminuyeron un 10,6%, mientras que la movilidad global se redujo en un 6% a consecuencia de la pandemia. En este contexto, la peligrosidad ha disminuido un 4,9% en el global de la red viaria analizada, aunque los tramos con riesgo “alto” o “muy alto” representan todavía el 29% del total evaluado.*
- *En esta edición de EuroRAP se han analizado 6.373 km de carreteras (urbanas y travesías), que representan el 93% de la movilidad por carretera de Catalunya.*
- *En los 20 años de estudios de EuroRAP, el riesgo de las carreteras catalanas se redujo un 73,2%, resultado de la caída drástica de los accidentes con muertes y heridos graves, que han pasado de 2.155 a 599 (-72,2%) de media, en buena parte por la caída de la movilidad a raíz de la pandemia en 2020.*

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

Barcelona, 21 de diciembre de 2021 - El RACC ha presentado la 20ª edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP, que analiza un año más la accidentalidad en la red viaria catalana. El RACC y otros clubs europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) evalúan cada año con esta metodología las redes viarias de países de todo el mundo.

En Catalunya, el estudio cuenta con la colaboración del Servei Català de Trànsit, del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya y de la Diputació de Barcelona. EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología compara el número de accidentes graves y mortales ocurridos en los últimos 3 años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan (la intensidad media diaria de tráfico, IMD).

El estudio EuroRAP se publica cada año en Catalunya desde 2002 y analiza más de 6.300 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal, autonómica y de las diputaciones. (Más información sobre EuroRAP en la última página).

Evolución de las víctimas mortales en Catalunya en los últimos 20 años

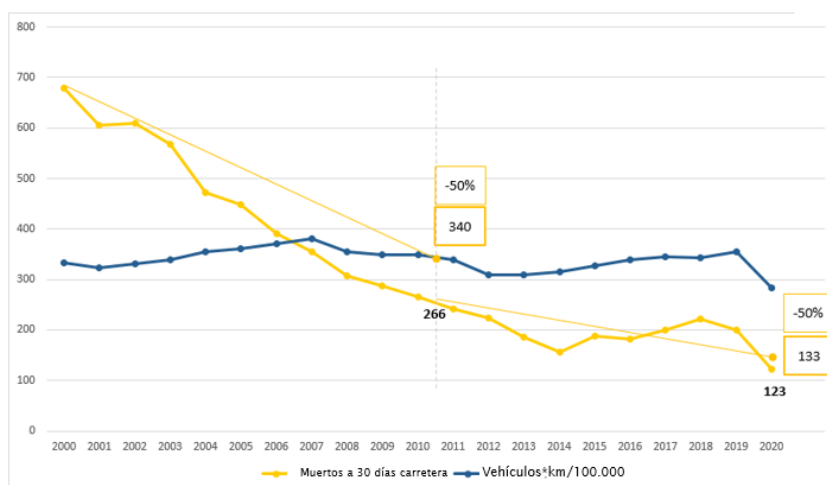
La necesidad de mejorar la seguridad de las carreteras y, como consecuencia, de reducir la siniestralidad es clave en nuestro país y en el resto de Europa. La inversión en las infraestructuras y el impulso de la formación y las campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de todo tipo de vehículos son fundamentales para conseguir estas mejoras. En Catalunya, la gravedad de los accidentes se ha reducido en las últimas dos décadas, si nos fijamos en las cifras de víctimas mortales, que en el 2000 casi alcanzaban las 700 y hoy se sitúan en 123.

La Unión Europea estableció para 2020 el objetivo de reducir a las víctimas mortales a la mitad respecto al año 2010. En estos 10 años, las muertes en la red viaria catalana se han reducido más de un 50%: el año 2010 perdieron la vida 266 personas en accidentes de tráfico mientras que en 2020 hubo 123 víctimas mortales, según datos del Servei Català de Trànsit. En este último período la reducción de las víctimas mortales se ha visto en parte influenciada por la caída general de la movilidad provocada por la pandemia de la covid-19.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

NOTA DE PRENSA

Víctimas mortales a 30 días y evolución de la movilidad (vehículos/km) en las carreteras interurbanas de Catalunya



El análisis EuroRAP de la red viaria catalana llega este año a su vigésima edición, un período de dos décadas en el que la accidentalidad en las carreteras catalanas ha disminuido de forma considerable. En los 20 años de estudios de EuroRAP, el riesgo se redujo en un 73,2%, pasando de un nivel alto (según los umbrales establecidos actualmente) a un nivel bajo. Esta reducción es el resultado de la caída drástica de los accidentes con muertos y heridos graves, que han pasado de 2.155 a 599 (una reducción del 72,2%), en promedio, en buena parte por el bajón de la movilidad a raíz de la pandemia en 2020.

	1998-2000	2018-2020	Diferència
Media Accidentes con Muertos y Heridos Graves	2.155	599	-72,2%
Movilidad (vehículos*km)	29,5	30,5	3,6%
Índice de Riesgo	73,2	19,6	-73,2%

Datos: Red EuroRAP

Sin embargo, sigue siendo muy relevante que todavía hoy los motoristas sean las principales víctimas mortales y heridos graves de los accidentes de tráfico en Catalunya, una grave problemática que afecta a la seguridad de un colectivo especialmente vulnerable.

En este sentido, en 2020 el total de accidentes con motos o ciclomotores implicados llegó a 1.354 (en 2005, cuando se empiezan a contabilizar, fueron 873). De estos más de 1.300 accidentes, 195 son con muertos y heridos graves (en 2005 fueron 451). Es decir, a pesar de

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

que la accidentalidad de las motos ha aumentado de forma sustancial, las víctimas mortales o graves han disminuido desde 2005.

Un 2021 todavía marcado por las restricciones de movilidad

La siniestralidad del año 2021 se ha vuelto a ver condicionada por la pandemia de la covid-19 y las limitaciones a la movilidad que ha comportado, que han afectado también a las cifras de siniestralidad. Hasta el 30 de noviembre, han perdido la vida en las carreteras catalanas 122 personas en 116 accidentes de tráfico, lo que se traduce en un descenso del 26,9% respecto al mismo período del año 2019. La mitad de las víctimas de este 2021 pertenecen a colectivos vulnerables: 44 motoristas, 12 peatones y 4 ciclistas.

El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

- En el período analizado por esta edición del estudio EuroRAP (trienio 2018 – 2020) los accidentes graves y mortales han disminuido en Catalunya un **10,6%**, mientras que la movilidad también se ha reducido un **6%** durante el mismo período. De hecho, la caída en la movilidad refleja los efectos de la pandemia sobre los desplazamientos por carretera.
 - De esta forma, **el riesgo ha disminuido un 4,9%** en el global de la red analizada por EuroRAP.
- En este período, **el riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional** (con un solo carril por sentido) es **4 veces superior** a las autovías o autopistas. De hecho, los 10 tramos con mayor riesgo de accidente son vías convencionales de calzada única.
 - En los últimos 15 años (desde que el informe EuroRAP incorporó el análisis detallado de vías desdobladas y de carreteras convencionales), el riesgo en la red viaria catalana se ha reducido alrededor del 60%.

Cerca de 1 de cada 3 km de carretera analizados tiene un riesgo “alto” o “muy alto” de accidente grave o mortal

- En Catalunya existen casi 1.804 km de carretera con un **riesgo “alto” o “muy alto” de accidente grave o mortal**, lo que representa el **29% de la red viaria analizada**, un punto porcentual menos respecto al trienio anterior.
- Por otro lado, **los kilómetros con riesgo “muy bajo” y “bajo” han crecido de forma notable** y se sitúan en 3.533 km. Han pasado de ser el 49% al 55% del total evaluado en detrimento de aquellas vías con un índice de riesgo medio.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

Distribución de los kilómetros según su nivel de riesgo, por demarcaciones

Demarcación / Riesgo	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Barcelona	19% (14%)	39% (38%)	17% (19%)	9% (13%)	16% (16%)
Girona	22% (17%)	36% (32%)	11% (23%)	13% (8%)	18% (20%)
Lleida	15% (10%)	31% (28%)	20% (27%)	26% (21%)	8% (15%)
Tarragona	23% (19%)	35% (33%)	16% (24%)	14% (13%)	11% (11%)
Cataluña	19% (15%)	36% (34%)	16% (22%)	15% (14%)	14% (16%)

Se tienen en cuenta todos los km analizados. Datos Red EURORAP.
Entre paréntesis, los datos del anterior trienio 2017-2019.

- Globalmente, los km con riesgo “alto” o “muy alto” disminuyen un 1% en el conjunto de Catalunya.
 - Barcelona es la demarcación en la que se reducen más el número de km con riesgo “alto” y “muy alto” (un 4%).
 - Girona es la provincia donde los km con riesgo “alto” y “muy alto” aumentan más (3 puntos) respecto a los tres años anteriores.
 - Lleida es la demarcación con el porcentaje más elevado de km con riesgo “alto” y “muy alto” (34%), aunque disminuyen un 2% en comparación con el anterior estudio.
 - Tarragona es la demarcación con el porcentaje más bajo de km con riesgo “alto” y “muy alto” (25%), aunque se incrementan un 1% respecto al trienio anterior. Ninguno de los tramos más riesgo de accidente grave o mortal se encuentra en esta provincia.

Análisis de tramos (2018-2020)

Para evaluar el riesgo y la concentración de accidentes por km de vía se han seleccionado aquellos tramos que cumplen 3 requisitos: tienen una IMD (intensidad media diaria de tráfico) superior a 5.000 vehículos/día, ha habido al menos un accidente con muertes o heridos graves en los últimos dos años, siendo su longitud superior a 5 km.

De este filtrado se obtiene una selección de 201 tramos (3.149 km), por los que circula el 85% de la movilidad total y donde ocurren el 72% de los accidentes mortales y graves en carreteras de toda Catalunya.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con mayor riesgo de accidente grave o mortal en Catalunya (2018-2020)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipos de vía	Demarcación	Media año acc. MyHG	Riesgo
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.817	Convencional	Barcelona	4,3	Muy alto
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	7.455	Convencional	Barcelona	1,7	Muy alto
GI-555	Sils (X N-II)	Massanes (X C-35)	14,2	6.044	Convencional	Girona	3,0	Muy alto
BV-2041	Cavà (X av. Joan Carles I)	Begues (X BV-2411)	6,3	9.609	Convencional	Barcelona	2,0	Muy alto
C-1415a	Terrassa (centre)	Sentmenat (X C-1413a)	12,9	6.326	Convencional	Barcelona	2,7	Alto
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,5	6.670	Convencional	Girona	1,3	Alto
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	10.398	Convencional	Barcelona	2,0	Alto
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.805	Convencional	Girona	3,7	Alto
C-28	Vielha (X N-230)	Naut Aran, final ZU Baqueira	13,9	5.423	Convencional	Lleida	2,0	Alto
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.066	Convencional	Girona	1,3	Alto

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media. Acc. MyHG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- Los 10 tramos con mayor riesgo de accidente son vías convencionales de calzada única.
- La carretera de la Arrabassada (BP-1417) entre Barcelona y Sant Cugat del Vallès vuelve a situarse con mayor riesgo de accidente de Catalunya con 13 accidentes graves en los últimos 3 años, aunque la media anual de accidentes con muertos y heridos graves disminuye ligeramente respecto al trienio anterior (pasa de 4,7 a 4,3). En el 100% de los accidentes con fallecidos y heridos graves está involucrada al menos una motocicleta.
- El tramo de la carretera BV 5224 entre Manlleu y Torelló se sitúa en el segundo puesto, mientras que en la edición anterior ocupó el octavo.
- De los 10 tramos de esta lista, 5 pertenecen a la demarcación de Barcelona, 4 a la de Girona y 1 a la de Lleida. Este año no existe ninguna de la provincia de Tarragona.
- Del total, 6 tramos ya aparecían en el listado de los 10 tramos con mayor riesgo de accidente grave o mortal (sombreados en color gris).

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con menos riesgo en Catalunya (2018-2020)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	Riesgo
AP-7	Enlace Figueres Sud	Enlace Girona Nord	26,7	32.721	A. Peatge	Girona	0	Muy bajo
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,7	26.179	Desdoblada	Barcelona	0	Muy bajo
C-16	Navàs (X C-141 1z)	Gironella (X BV-41 32, X BV-41 32z)	17,9	16.355	Desdoblada	Barcelona	0	Muy bajo
N-II	Inicio variante Figueres	Final variante Figueres	11,5	16.113	Desdoblada	Girona	0	Muy bajo
N-145	X N-260a (Seu d'Urgell)	Frontera francesa	9,5	14.370	Bàsica	Lleida	0	Muy bajo
C-66	Palafrugell (X C-31)	Inicio ZU La Bisbal (Vulpellac)	8,0	12.183	Bàsica	Girona	0	Muy bajo
N-141 e	Anglès (X C-63)	TM Bescanó-Salt	13,1	10.726	Comarcal	Girona	0	Muy bajo
LL-12	Acceso AP-2 Lleida (X C-12, X C-12D)	Lleida (X N-IIa)	5,4	9.428	Desdoblada	Lleida	0	Muy bajo
AP-2	Enlace Lleida	Enlace Borges Blanques	21,1	8.903	A. Peatge	Lleida	0	Muy bajo
AP-2	Límite Cataluña / Aragón	Enlace Lleida	19,4	8.721	A. Peatge	Lleida	0	Muy bajo

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media. Acc. MyHG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- La AP-7 entre Figueres y Girona es el tramo con menor riesgo de accidentes de toda Catalunya. Pese a su elevada intensidad (más de 32.000 vehículos diarios) no sufre ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- Entre los primeros 5 tramos sólo hay 2 que ya aparecían en la edición anterior.
- De los 10 tramos con menor riesgo, 3 corresponden a carreteras convencionales. De estos, el tramo de la N-145 de la Seu d'Urgell en la frontera y el de la C-66 entre Palafrugell y La Bisbal no aparecían en la edición anterior.
- Este año, 668 km tienen un riesgo igual a cero (147 km más que en los tres años anteriores). Por tanto, en el 10,5% de la red analizada por EuroRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.

Para más información:

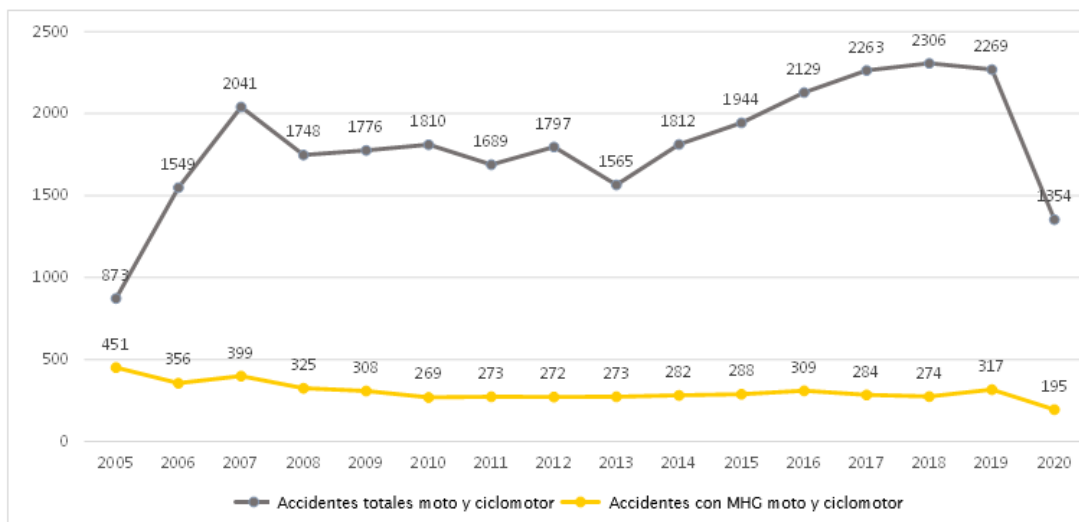
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de moto y ciclomotor



Se tienen en cuenta todos los accidentes en los que ha estado involucrada una moto o ciclomotor.

Datos Red EURORAP.

- Hasta 2018 los accidentes totales de moto / ciclomotor habían mostrado una tendencia al alza que se rompió en 2019. De hecho, ha sido con la pandemia cuando se ha dado un cambio de tendencia significativo, con una caída del 40% en comparación con el año anterior. En 2019, los accidentes más graves habían aumentado y al año siguiente la caída fue menor que en el conjunto de todos los accidentes de moto / ciclomotor (un 38%).
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 44% de todos los accidentes de tráfico con muertes y heridos graves ha estado involucrada al menos una moto o un ciclomotor. Debe tenerse en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 2,4% de la movilidad global en la carretera.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de motos y ciclomotores por km (2018-2020)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc.MiHG	% Acc. Moto / Total
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,1	132.254	Desdoblada	Barcelona	0,66	78%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	94.608	Desdoblada	Barcelona	0,62	88%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	90.382	Desdoblada	Barcelona	0,40	89%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	77.954	Desdoblada	Barcelona	0,36	67%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	121.538	Desdoblada	Barcelona	0,35	76%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	123.999	Desdoblada	Barcelona	0,35	88%
C-58	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	83.004	Desdoblada	Barcelona	0,35	61%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.806	Comarcal	Barcelona	0,32	85%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	28.569	Local	Barcelona	0,31	61%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	20.446	Comarcal	Barcelona	0,26	62%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media. Acc. MyHG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

* El tramo de la C-58 no incluye el carril BUS-VAO

- El 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en sólo el 13% de longitud de la red viaria (828 km).
- 8 de los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor ya estaban el año pasado.
- Todos los tramos se encuentran en la Región Metropolitana de Barcelona (excepto el que finaliza en Lloret de Mar). En cuatro tramos de esta lista, los accidentes de motos y ciclomotores involucrados llegan a representar más del 85% de los accidentes mortales y graves.

Tramos con más accidentes de vehículos pesados por km (2018-2020)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc.MiHG	% Acc. Pesant / Total
GI-600	Tordera (X N-II i GI-512)	Blanes (X GI-682)	5,3	22.781	Comarcal	Girona	0,12	33%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	26.198	Desdoblada	Barcelona	0,10	100%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	20.446	Comarcal	Barcelona	0,10	23%
TV-3141	Cambrils (X N-340)	Reus (X T-316)	7,3	8.637	Comarcal	Tarragona	0,09	50%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	77.954	Desdoblada	Barcelona	0,09	17%
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.800	Bàsica	Girona	0,09	27%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	99.086	A. Peatge	Barcelona	0,09	39%
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	82.076	Desdoblada	Barcelona	0,09	22%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	24.362	Bàsica	Tarragona	0,08	29%
A-2	Bellpuig (X N-IIa)	Cervera (enllaç C-25)	21,5	29.384	Desdoblada	Lleida	0,08	50%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media. Acc. MyHG= Media anual de accidentes mortales y graves de vehículos pesados dividido por la longitud del tramo.

- El tramo con mayor concentración de accidentes de vehículos pesados se sitúa en la GI-600 entre Tordera y Blanes. Por el contrario, el tramo entre la A-2 entre el enlace con la

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

AP-2 y el enlace con la B-20, que durante tres años consecutivos aparecía en la lista como el que más accidentes de pesados concentraba, ya no sale.

- El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en sólo el 12,8% de los kilómetros (815 km).
- El tramo de la A-2 entre la Panadella y Jorba se sitúa en segundo lugar, superando el sexto que ocupaba en la edición anterior.
- 5 de los 10 tramos de esta clasificación ya aparecían el pasado año.
- De los tramos de la N-340 a su paso por la demarcación de Tarragona que habitualmente aparecían en el listado, sólo queda el de la variante de Torredembarra.

CONCLUSIONES

- Para 2020 la Unión Europea estableció el objetivo de rebajar un 50% el número de muertes en carretera en Catalunya respecto a 2010. En el período 2010-2019 se ha producido una reducción de un 25% en el número de muertes. A partir del año 2014 se rompió la tendencia de reducción, lo que habría hecho muy difícil alcanzar el objetivo, pero durante el año 2020 las restricciones de movilidad marcadas por la pandemia han propiciado una disminución del 54% de los fallecidos en accidentes a finales de la década.
- En el trienio 2018-2020, los accidentes graves y mortales han disminuido un 10,6%. La movilidad global en carretera se redujo un 6%. Estas variaciones muestran los efectos de la COVID-19 de 2020 y hacen que el riesgo haya disminuido en un 4,9% en el global de la red analizada por EuroRAP.
- Los kilómetros de riesgo “alto” y “muy alto” representan el 29% de la red, un punto porcentual menos que en el trienio anterior. En Barcelona, el número de km con riesgo “alto” y “muy alto” se reduce en 4 puntos, en Lleida se reduce también en 2 puntos, y en Girona aumenta 3 puntos. Tarragona es la demarcación con el porcentaje más bajo de km con riesgo “alto” y “muy alto”, a pesar de aumentar 1 punto respecto al trienio anterior (25%), y Lleida la más alta (34%).
- Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan casi la totalidad de los tramos con riesgo “muy alto”, “alto” y “medio”. En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) prácticamente todos los tramos son de riesgo “bajo” o “muy bajo”.
- El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional es 4 veces mayor que en una carretera desdoblada.
- La carretera BP-1417 (la Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con un mayor índice de peligrosidad de Catalunya, dada la elevada accidentalidad de motos. En el 100% de los accidentes con muertes y heridos graves participa al menos una motocicleta.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

- Este año, 688 km tienen un riesgo igual a cero. Por tanto, en el 10% de la red analizada por EuroRAP no ha sufrido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- Por sexto año consecutivo, el tramo que acumula mayor accidentalidad grave por km (sin tener en cuenta el tráfico que pasa) se encuentra en la C-58 entre Barcelona y Cerdanyola. En los 10 tramos con más accidentes, se observa una elevadísima presencia de siniestros de motocicletas y ciclomotores: en promedio, en un 75% de los accidentes con muertes y heridos graves ha estado involucrada una moto o un ciclomotor. Más de la mitad de las víctimas mortales eran motoristas.
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 44% de todos los accidentes de tráfico con muertes y heridos graves ha estado involucrada al menos una moto o un ciclomotor. Debe tenerse en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 2,4% de la movilidad global en carretera.
- En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en el 13% de longitud de la red (828 km).
- El tramo con mayor concentración de accidentes de vehículos pesados es el de la GI-600 entre Tordera y Blanes. En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en tan solo el 12,8% de la red (815 km).

Tramos viarios estudiados

- El estudio EuroRAP ha analizado 6.373 km de la red viaria catalana (carreteras interurbanas y travesías), que representan el 53% del total (12.077 km). Esta red se divide en 428 tramos bajo estudio.
- En la red analizada por EuroRAP circula el 93% de la movilidad total por carretera de Catalunya.
- En la red analizada por EuroRAP ocurren el 75% de los accidentes con muertes y heridos graves en carretera de Catalunya.
- El análisis de los tramos tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2018, 2019 y 2020). La metodología de trabajo, por tanto, no contempla los accidentes de 2021.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



NOTA DE PRENSA

EuroRAP, un referente europeo

- EuroRAP (European Road Assessment Programme) ha adaptado la metodología de análisis que crearon los tres países líderes en estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002, más de 25 países europeos la han aplicado para analizar 240.000 Km de carreteras y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes con los criterios de EuroRAP. En 2013, EuroRAP redefinió los umbrales de riesgo con el fin de alinearse con el objetivo de la UE de reducir el 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En Catalunya, EuroRAP analiza, por un lado, la distribución de la accidentalidad que se produce en nuestras carreteras, señalando los tramos de vía donde existe una mayor concentración de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también identifica la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por la que circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- Por otro lado, EuroRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo de un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red viaria, en función de la intensidad de vehículos que circulan y la longitud del tramo, haciendo servir datos de los últimos tres años cumplidos. Por tanto, la metodología de trabajo no contempla los datos del año en curso.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología EuroRAP gran parte de las carreteras catalanas y españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Francia, Italia, India, Brasil, Perú, Costa Rica, Chile y Argentina, entre otros) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viarias a nivel internacional.

Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier parte del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la mayor red de autoescuelas del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.193.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de distintos ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

