

Continua baixant el risc de patir un accident greu a les carreteres catalanes

El risc de patir un accident de trànsit mortal o greu a les carreteres catalanes s'ha reduït un 4,2% en el darrer trienni (2009-2011), segons l'Eurorap. Aquest estudi elaborat pel RACC també determina que a la xarxa viària catalana de més mobilitat, amb una circulació diària superior als cinc mil vehicles, no hi ha cap tram de perill especialment elevat, és a dir, cap tram negre.

L'Eurorap estableix uns índexs de risc a través de l'encreuament de les dades de sinistralitat, densitat i longitud de les vies. La darrera edició de l'estudi a Catalunya conclou que la majoria de trams amb més risc potencial d'accident per als conductors pertanyen a la xarxa viària local o comarcal, i que es tracta de vies majoritàriament de calçada única.

En la presentació del darrer estudi Eurorap es va posar especial atenció a la sinistralitat amb implicació de motocicletes, atès que l'accidentalitat en aquest col·lectiu es resisteix a disminuir tant com ho fa el conjunt. Es va destacar que la majoria de trams amb més concentració d'accidents de vehicles de dues rodes són vies d'accés a Barcelona. En aquest sentit l'estudi determina que l'accidentalitat de motocicletes està molt localitzada, ja que es concentra només en el 10,6% de l'extensió de la xarxa analitzada per l'Eurorap, uns 676 quilòmetres.

sinopsi de l'Eurorap

L'Eurorap és un consorci europeu que té com a objectiu millorar la seguretat viària a la carretera. A Catalunya hi participen des de l'any 2002 el RACC, el Servei Català de Trànsit, el Departament de Territori i Sostenibilitat i la Diputació de Barcelona. Ja s'han fet 11 edicions d'aquest estudi.

En l'Eurorap només es tenen en compte les xifres d'accidents de trànsit (i no les de víctimes), atès que el nombre de víctimes es considera una dada més aleatòria que depèn del nombre d'ocupants dels vehicles. En l'estudi es comptabilitzen els sinistres amb morts a 24 h i amb ferits greus, els que tenen una hospitalització superior a les 24 h. La radiografia que l'Eurorap ofereix de la sinistralitat sempre és d'un període de tres anys.

Des del 2002 més de 25 països europeus utilitzen aquesta metodologia Eurorap en l'anàlisi de la seguretat viària de les carreteres i també amb els mateixos criteris es fan estudis als Estats Units i Austràlia.

A FONTS II

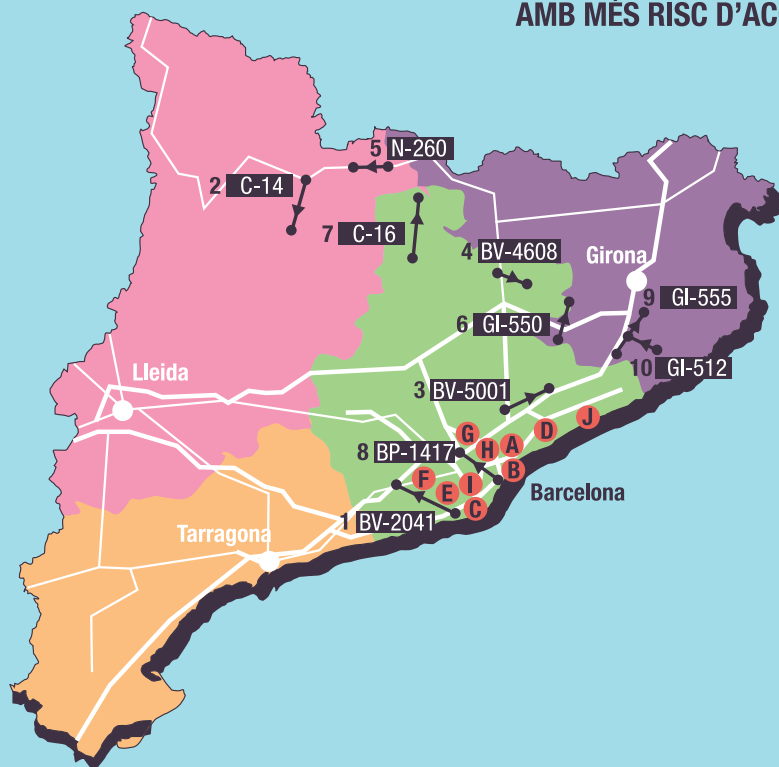


Fina Araque

Estudi Eurorap

Tribu Studio

ELS TRAMS DE LES CARRETERES CATALANES AMB MÉS RISC D'ACCIDENT



Els trams amb més risc d'accident	1	Begues - Gavà	Risc elevat
	2	Coll de Nargó - Ardall	
	3	Vilanova del Vallès - La Roca del Vallès	
	4	St. Hipòlit de Voltregà - Manlleu	
	5	N-141 - LV-4055 (Martinet)	
	Risc mitjà	6	Arbúcies - St. Hilari Sacalm
		7	Berga - Bagà
		8	Barcelona - St. Cugat del Vallès
		9	Sils - Massanes
		10	Tordera - Maçanet de la Selva
Els trams amb més accidents de moto i ciclomotor	A	B-10 Nus de la Trinitat - Enllaç B-20, A-2, C-32	
	B	C-31 Barcelona - Montgat	
	C	C-31 El Prat de Llobregat - L'Hospitalet	
	D	N-II Montgat - Mataró Sud	
	E	C-31C St. Boi de Llobregat - El Prat de Llobregat	
	F	BV-2041 Gavà - Begues	
	G	C-58 Cerdanyola del Vallès - Terrassa	
	H	C-58 Barcelona - Cerdanyola del Vallès	
	I	B-20 Esplugues - Nus de la Trinitat	
	J	N-II Mataró Nord - Pineda	

L'Eurorap a Catalunya:

La xarxa analitzada per Eurorap consisteix de **6.347 Km** de xarxa viària catalana, que representa el **52%** del total (12.206 Km). Aquesta xarxa es divideix en **424 trams** sota estudi. A la xarxa analitzada per Eurorap té lloc el **86%** de la mobilitat total en carretera de Catalunya. A la xarxa analitzada per Eurorap hi ha el **77%** dels 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 (2009, 2010 i 2011).