

# L'Arrabassada, la carretera més perillosa de tot Catalunya

*L'estudi EuroRAP també informa que en el 43% de tots els accidents amb morts o ferits greus hi ha involucrada com a mínim una motocicleta*



14 accidents greus en els darrers tres anys i puja el risc respecte el trienni anterior | GSV

L'Arrabassada (BP-1417), la via que connecta Sant Cugat i Barcelona per l'interior del Parc Natural de Collserola, és la carretera més perillosa de tot Catalunya. Així ho assenyalava l'estudi EuroRAP, presentat aquest matí pel RACC, que es fixa en el trienni 2017-2019.

Segons l'informe, l'Arrabassada torna a situar-se com el tram de carretera amb més risc d'accident del país, amb 14 accidents greus durant els últims tres anys; pujant també el risc respecte el trienni anterior. En el 80% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha com a mínim una motocicleta involucrada.

El director general d'Infraestructures de Mobilitat de la Generalitat, Xavier Flores, ha explicat que al gener es licitarà una obra de 900.000 euros per fer-hi un separador central i es farà una actuació integral de "modernització i millora". Segons Flores, aquestes actuacions significaran un canvi "important" i s'invertirà en la millora de la via, tant per a motos com per a turismes.

Després de l'Arrabassada, la segona carretera amb un risc més alt és el tram de la C-37 entre Alcover i Valls, que destaca per l'alta proporció d'accidents amb vehicles pesants involucrats, que

representen el 43% del total de sinistres amb morts i ferits greus del tram.

### **L'estudi EuroRAP**

Durant el període 2017-2019 la mobilitat ha augmentat un 1,8% i la mitjana d'accidents greus i mortals un 0,4%, una suma de variacions que fan baixar un 1,3% el risc de patir un accident greu o mortal al conjunt de les carreteres analitzades, que sumen un total de 6.300 km.

L'estudi també indica que en les carreteres convencionals amb un sol carril per sentit el risc és quatre vegades més gran que en autopistes i alerta que els accidents en moto han augmentat un 45% des del 2013 fins a un total de 2.269 l'any 2019.

Per altra banda, els accidents que han provocat morts o ferits greus han augmentat un 16% el darrer any, fins arribar als 317; i durant l'últim trienni en el 43% de tots els accidents amb morts o ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor, una proporció molt elevada, ja que només representen el 5% de la mobilitat global en carretera.

### **Trams amb més concentració d'accidents**

L'estudi també es fixa en els trams on es produeixen més accidents greus o mortals per quilòmetre de via. Per cinquè any consecutiu, el tram que acumula més concentració d'accidents greus es troba a la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola del Vallès, per on circulen gairebé 145.000 vehicles cada dia: comença al Nus de la Trinitat i acaba a l'encreuament amb l'AP-7. En el trienni analitzat (2017-2019) hi ha hagut un total de 19 accidents amb víctimes greus o mortals.

Tots els trams amb més concentració d'accidents pertanyen a vies amb una elevada intensitat de trànsit (més de 20.000 vehicles/dia) i la majoria es troben a la regió metropolitana de Barcelona, excepte dos: la GI-600 entre Tordera i Blanes i l'autovia T-11 entre Reus i Tarragona.

Pel que fa al tram amb més concentració d'accidents de moto, també ho és la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola del Vallès. Els resultats de l'informe també indiquen que 521 km tenen un risc igual a zero. És a dir, que en el 9% de la xarxa analitzada no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

### **Efectes de la pandèmia**

El president del RACC, Josep Mateu, ha explicat que el 2020 la mortalitat ha baixat un 40% tot i que la mobilitat només ho ha fet en un 26%. Malgrat tot, ha atribuït el descens principalment a la reducció de la mobilitat a les carreteres provocada per la Covid.

"Si no fos per la pandèmia no hauríem millorat els resultats", ha admès Mateu, que ha demanat no "relaxar-se" i no oblidar que a les carreteres també cal guanyar una batalla.

Per al 2020 la Unió Europea va establir l'objectiu de reduir a la meitat el nombre de víctimes mortals de trànsit respecte el 2010. En el període 2010-2019, però, a Catalunya només s'han reduït un 25%.

### **Millora de les infraestructures**

Des del RACC també s'ha fet una crida a continuar treballant per la millora de les infraestructures. "Demaneu a les administracions que segueixin invertint i les prioritzin on hi ha més risc d'accident", ha dit Mateu.

En una línia similar s'ha expressat el director del Servei Català de Trànsit, Juli Gendrau, que ha afegit que la contribució de les infraestructures "ha de seguir". Gendrau ha expressat especial preocupació pels "vulnerables": "Estem observant i veient que el 39% dels morts a les carreteres

són vulnerables: vianants, ciclistes i motoristes", ha afirmat.

Per la seva banda, Xavier Flores, director general d'Infraestructures de Mobilitat, ha apuntat que la Generalitat està treballant en un pla de transformació "low cost" per transformar 500 km de xarxa bàsica els pròxims dos anys. En concret, ha explicat que són accions de millora consistents en la instal·lació de separadors, com un ressalt o mitjançant l'ús de pintura. Això, ha dit, ja s'ha fet a la C15 i demostra que permet reduir un 25% els accidents frontals o frontolaterals.