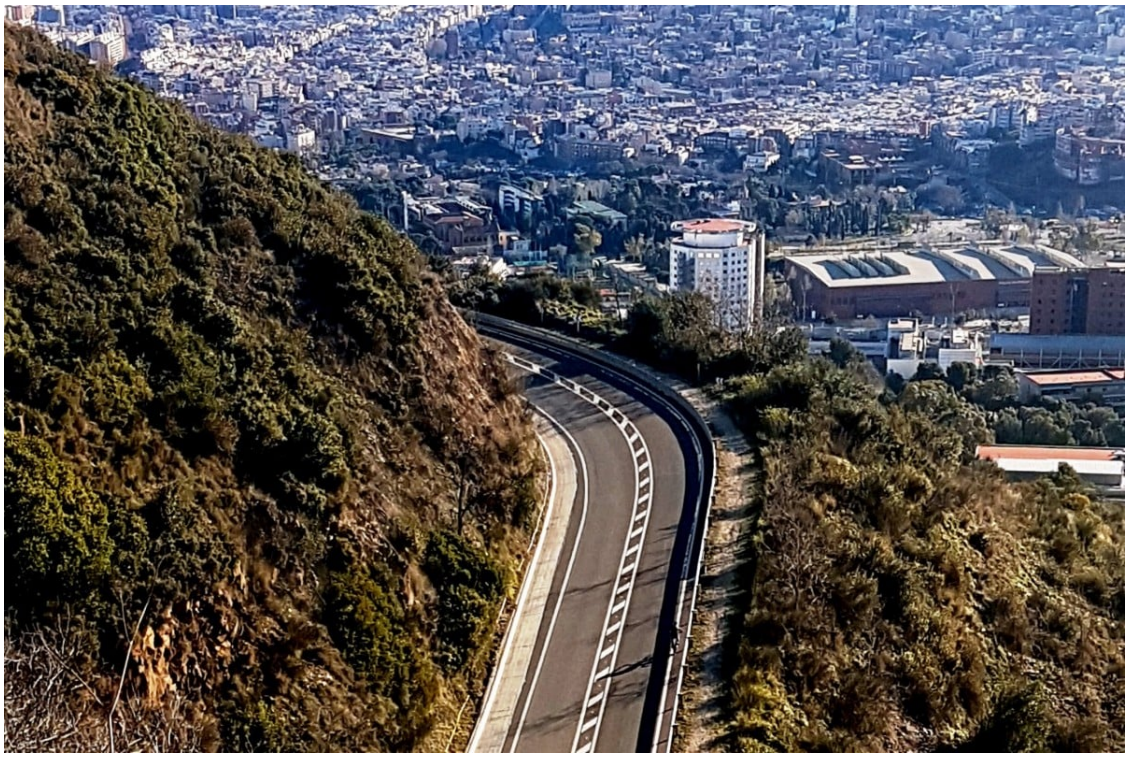
La Rabassada: set anys sent la carretera més perillosa del país

La via que concentra més accidents per quilòmetre continua sent la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola



La carretera de la Rabassada, en una imatge d'arxiu. | Wikimedia Commons

El risc de patir un accident greu o mortal a les carreteres catalanes s'ha reduït un 6,1%. Aquesta és la principal conclusió que es desprèn de la 21a edició de l'estudi d'avaluació de carreteres **EuroRAP**, que ha presentat el RACC i que es fixa en el trienni 2019-2021. L'informe també indica que durant aquest període la mobilitat global ha baixat un 3% per l'impacte de la pandèmia. A banda, l'estudi revela que el perill de patir un sinistre greu o mortal en una carretera convencional és quatre cops més alt que en una carretera desdoblada i que **la via més perillosa de Catalunya** continua sent la Rabassada.

Tot i que les dades de l'informe d'EuroRAP demostren que els accidents amb morts i ferits greus han passat de 599 a 547 (una reducció del 8,7%) de mitjana, els responsables de l'estudi indiquen que cal tenir en compte el moment circumstancial en què s'ha dut a terme l'anàlisi i l'impacte que la reducció de la mobilitat provocada per la pandèmia hi ha tingut. A banda, asseguren que **la sinistralitat de l'any 2022 també 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.

Fins al 30 de novembre, **han perdut 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. En aquest sentit, el director del Servei Català de Trànsit (SCT), **Ramon Lamiel**, ha posat en valor aquesta xifra, tot i que ha admès que el repte de la Unió Europea (UE) de reduir les

víctimes mortals a la meitat respecte del 2020 és un esforç "ingent". Així, ha dit que per combatre la sinistralitat "caldrà tenir en compte tots els elements de sistema", que van **més enllà de la millora de les infraestructures o les campanyes de sensibilització.** En aquest sentit, ha recordat que en els darrers 10 anys 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.

Carreteres amb més risc

Malgrat el descens de la perillositat de patir accidents greus, de les dades també se'n desprèn que **el 25% de la xarxa viària de Catalunya presenta un risc alt o molt elevat que els conductors pateixin accidents greus o mortals.** Tot i que la dada és quatre punts inferior a la del trienni anterior, els responsables de l'estudi asseguren que cal seguir atents. El secretari general d'Infraestructures, Xavier Flores, ha recordat que hi ha hagut un canvi en l'accidentalitat "perquè ara els vulnerables tenen molt més pes que abans".

En concret, la carretera de **la Rabassada** ha tornat 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. Un altre dels punts més conflictius és el **tram de la carretera GI-555 entre Sils i Massanes**, que ha passat del tercer lloc en l'edició passada al segon en l'edició d'enguany. La segueixen la BV-5001 de Martorelles a Vilanova del Vallès; la BV-5224 de Manlleu a Torelló; la BV-1201 d'Olesa de Montserrat a Castellbisbal; la TV-3146 del Port de Tarragona al Far de Salou; l'N-260 de l'N-152 a l'N-1411; la C-63 de Lloret de Mar a Vidreres; la BV-2041 de Gavà a Begues; i la TV-3141 de Cambrils a Reus. Així, en total, **de les 10 vies més perilloses cinc són de la província de Barcelona, tres de Girona, dues de Tarragona i cap a Lleida.**

Amb tot, l'informe indica que **la via que concentra més accidents per quilòmetre continua sent la C-58 entre Barcelona i Cerdanyola.** En concret, entre el 2019 i el 2021 hi ha hagut 17 accidents greus i mortals en aquest tram, que fa només 7,1 quilòmetres de longitud. **Pel que fa als trams amb menys risc, la C-16 entre Navàs i Gironella encapçala la llista**, mentre que l'AP-7 i l'AP-2 n'han desaparegut. A banda, hi apareixen 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.

Flores també ha remarcat que el més segur és circular per una autovia o autopista i ha admès que l'alliberament dels peatges està condicionant la mobilitat i l'accidentalitat: "Quan hi ha més trànsit, hi ha més accidents i més si són pesants, per tant, estem vivint un moment en què **l'AP-7 i l'AP-2 han incrementat la sinistralitat** que tenien per si soles, però cal analitzar-ho com a corredors". Alhora ha reconegut que "un accident en una d'aquestes vies té molt més impacte sobre el trànsit".

Especial atenció en els motoristes

L'informe també mostra que els motoristes continuen sent les principals víctimes mortals i ferits greus dels accidents de trànsit a Catalunya. Del total registrat entre el 2010 i el 2021, en un 45% hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. Tot i això, **la mobilitat amb aquesta tipologia de vehicles representa només un 2,3% del global** en carretera. Segons la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus i mortals de moto es concentren en només el 12,4% de longitud de la xarxa (789 km). Tots aquests trams es troben a la Regió Metropolitana de Barcelona i la Rabassada és un punt especialment perillós.

Vehicles pesants

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. L'únic tram de l'N-340 que apareix és el de la variant de Vilafranca del Penedès i a diferència d'altres anys, no n'hi ha cap de la demarcació de Tarragona.

El president del RACC, **Josep Mateu**, ha aprofitat l'ocasió per recordar la importància d'aplicar totes les mesures necessàries per millorar la seguretat a les carreteres. En aquest context, ha avançat que **el 2022 les dades seran molt similars a les del 2021.** Fins al 30 de novembre, gairebé la meitat de les morts a les carreteres són de col·lectius considerats vulnerables: 40 eren motoristes, 17 vianants, set eren ciclistes i un anava en patinet elèctric.

A Catalunya, l'estudi EuroRAP compta amb la col·laboració del SCT, del departament de Territori de la Generalitat 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.