



servei català de

Trànsit



**Diputació
Barcelona**



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

XVI Resultats de l'estudi EuroRAP

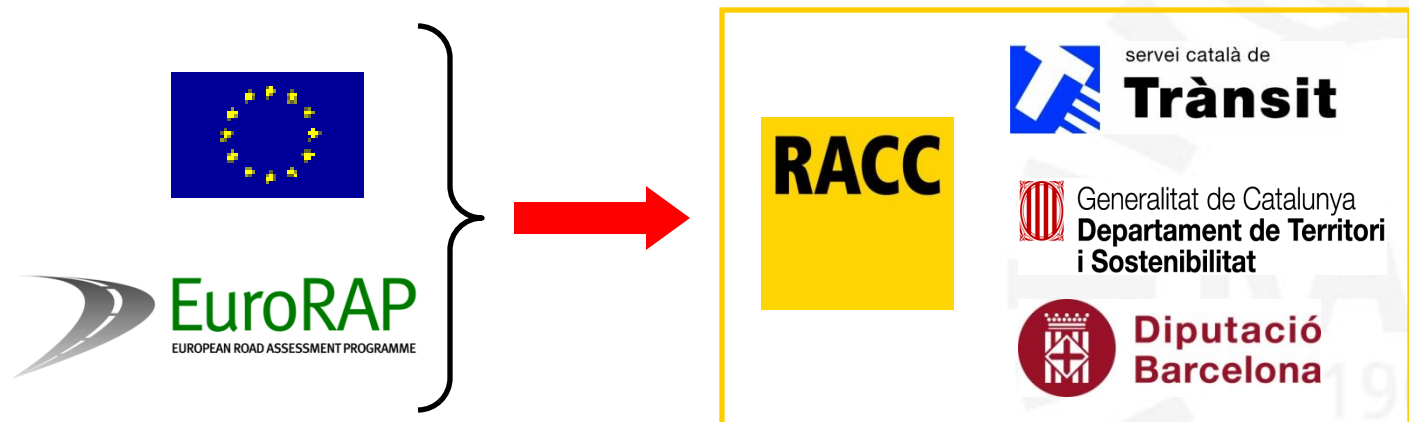
Programa europeu de valoració de carreteres

Barcelona, 14 de desembre de 2017



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 16a 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 tres elements fonamentals:

CONDUCTORS
SEGURS



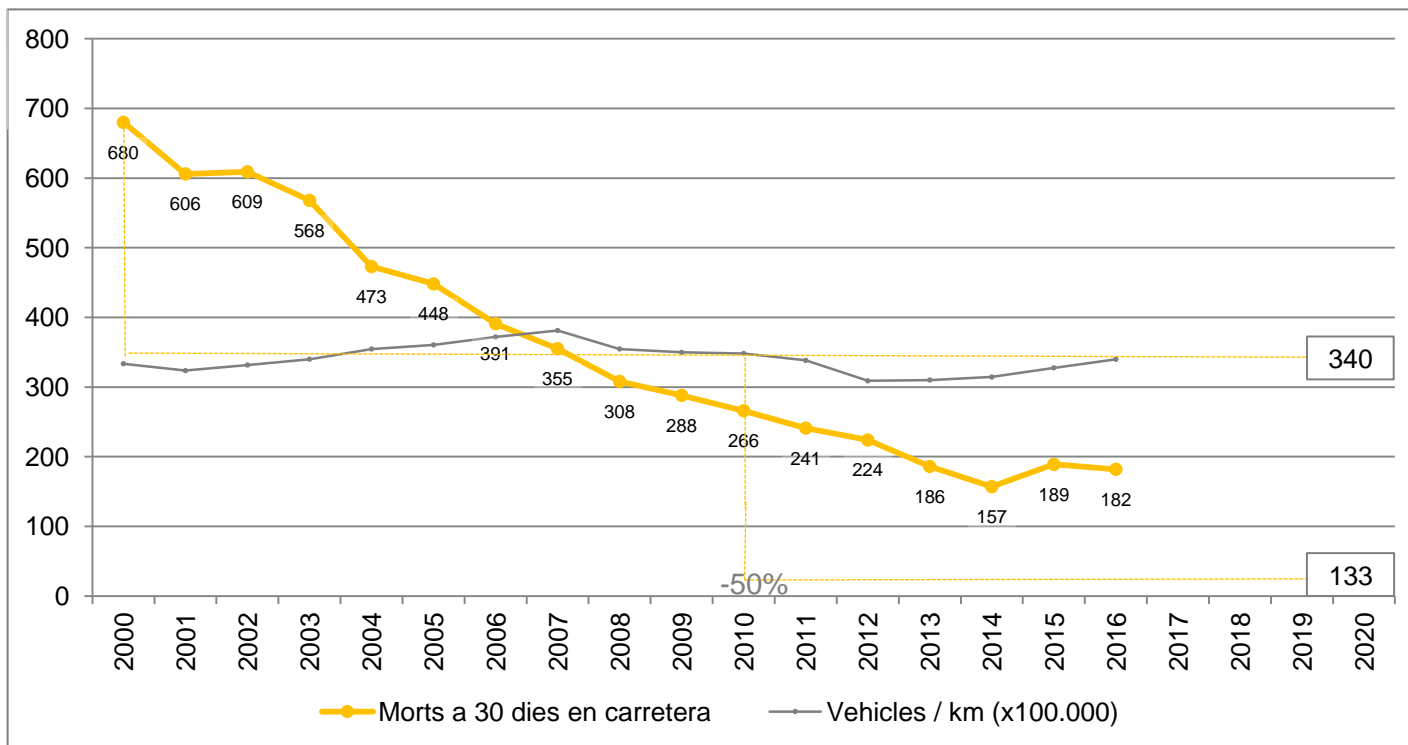
CARRETERES
SEGURES



VEHICLES
SEGURS



Nou 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.

- Durant la dècada 2000-2010 els morts en carretera a Catalunya van reduir-se un 61%, complint amb l'objectiu marcat per la UE de reducció dels morts en un 50%.
- Per al 2020 s'ha establert un nou objectiu, que indica que s'ha de treballar per tal d'arribar-hi amb un màxim de 133 morts en carretera a Catalunya.
- Fa dos anys, es van reduir els llindars de risc d'EuroRAP amb la finalitat d'anar en línia amb el nou objectiu de la UE de reduir les morts un 50% per al 2020.
- En el període 2010-2016 hi ha hagut una reducció d'un 32% en el nombre de morts, però en els últims dos anys s'observa un clar estancament en aquesta tendència de reducció.

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 (2014, 2015 i 2016).

EuroRAP a Catalunya

- La xarxa analitzada per EuroRAP consisteix en 6.362 km de carreteres (interurbanes i travesseres) que representen el 52% del total de la xarxa viària catalana (12.138 km). La xarxa EuroRAP es divideix en 427 trams sota estudi.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi circula el 90% de la mobilitat total en carretera de Catalunya.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP hi tenen lloc el 70% 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 (2014/ 2015/2016).

Evolució del risc a Catalunya

	2013-2015	Diferència	2014-2016
Accidents amb Morts i Ferits Greus (MiFG)	712	-0,46%	709
Mobilitat (vehicles*km)	29,46	3,26%	30,42
Índex de Risc	24,17	-3,60%	23,29

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 disminuït a Catalunya en un 0,46%. En canvi s'ha incrementat la mobilitat global en carretera en un 3,26%
- Aquestes variacions fan que el risc hagi disminuït en un 3,6% en el global de la xarxa analitzada per EuroRAP.

Distribució de quilòmetres de la xarxa analitzada segons el seu risc

Any /Risc	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
2007-2009	10%	28%	20%	26%	16%
2008-2010	12%	27%	23%	22%	16%
2009-2011	15%	26%	23%	21%	15%
2010-2012	17%	27%	23%	17%	16%
2011-2013	15%	29%	23%	15%	17%
2012-2014	15%	32%	20%	16%	16%
2013-2015	15%	30%	24%	13%	18%
2014-2016	15%	31%	21%	16%	17%

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

- Els quilòmetres de risc “alt” i “molt alt” representen el 33% de la xarxa, 2 punts més que en el trienni anterior.
- Tot i això, els quilòmetres de risc “alt” i molt “alt” s’han reduït en 9 punts respecte el trienni 2007-2009. Els km de risc “molt alt”, però, s’han mantingut estables al llarg de totes les edicions.
- Els quilòmetres amb un índex de risc “molt baix” i “baix”, han pujat del 38% fins al 46% del total en els últims 7 triennis, tot i que aquest creixement tendeix a estabilitzar-se (fins i tot amb un lleuger decreixement) els dos últims triennis.

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

Trienni (2014-2016)	Molt Baix	Baix	Mitjà	Alt	Molt Alt
Barcelona	16% (13%)	35% (35%)	16% (20%)	15% (12%)	18% (19%)
Girona	11% (11%)	30% (28%)	29% (31%)	11% (9%)	20% (21%)
Lleida	13% (12%)	26% (26%)	21% (24%)	23% (18%)	17% (20%)
Tarragona	20% (25%)	33% (27%)	22% (25%)	13% (14%)	11% (9%)
Catalunya	15% (15%)	31% (30%)	21% (24%)	16% (13%)	17% (18%)

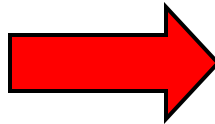
Es tenen en compte tots els km analitzats. Dades Xarxa EURORAP
Entre parèntesi, les dades de l'anterior trienni 2013-2015.

- El quadre mostra el repartiment del risc per km a cadascuna de les quatre demarcacions, així com el del total de Catalunya.
- Totes les demarcacions augmenten el percentatge de km en risc “alt” i “molt alt”: Lleida (+2 punts), Barcelona (+2 punts), Girona (+1 punts) i Tarragona (+1 punt).
- La demarcació amb major percentatge de km de risc “molt alt” és Girona, seguida de prop de Barcelona. Tot i això, les dues demarcacions disminueixen 1 punt aquest registre.

Anàlisi EuroRAP per trams

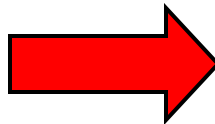
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



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

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Zones de concentració d'accidents. Per a tots els vehicles, i per als col·lectius de motociclistes i pesants.

Risc d'accident vs. Concentració d'accidents

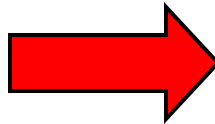


* Les fotografies de carreteres s'han triat únicament per exemplificar els conceptes de risc i concentració d'accidents.

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**



Zones de concentració d'accidents. Per a tots els vehicles i per als col·lectius de motociclistes i pesants.

Situació general

Els resultats d'EuroRAP més significatius s'obtenen sotmetent els 427 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: tenen una IMD (quantitat de vehicles que circulen per un tram) superior a 5.000 vehicles/dia, hi ha hagut almenys 1 accident amb morts o ferits greus en els últims dos anys i la seva longitud és superior a 5 km.
- D'aquest filtratge s'obté una selecció de 213 trams (3.287 km) per on circula el 77% de la mobilitat total i on hi tenen lloc el 59% dels accidents mortals i greus en carretera de tot Catalunya.

Els 10 trams amb més risc d'accident a Catalunya 2014-2016

Carretera	Inici de tram	Final de tram	Long. (km)	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. amb MiFG	Risc ▼
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.518	Via convencional	Barcelona	5,3	Molt alt
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límit del Parc Natural)	5,4	8.024	Via convencional	Barcelona	2,0	Molt alt
N-260	X N-1411	X LV-4055 (Martinet)	10,1	5.029	Via convencional	Lleida	2,0	Molt alt
C-14	X C-1412b a Ponts	X C-26 a Bassella	17,1	6.446	Via convencional	LLeida	4,0	Molt alt
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.433	Via convencional	Barcelona	1,7	Molt alt
C-245	Gavà (límit terme municipal de Castelldefels)	Cornellà (rotonda Av de Baix Llobregat)	10,0	15.571	Via convencional	Barcelona	5,0	Alt
BP-2121	Vilafranca del Penedès (X N-340a)	X BV-2122 (Sant Martí Sarroca)	9,0	7.264	Via convencional	Barcelona	2,0	Alt
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	l'Estartit	5,5	7.955	Via convencional	Girona	1,3	Alt
BV-5001	Accés nord de la B-20	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	10,2	8.903	Via convencional	Barcelona	2,7	Alt
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Via convencional	Barcelona / Girona	6,0	Alt

Es tenen en compte només els trams de IMD>5.000, long.>5km i amb Acc. MiFG els dos últims anys.

Mitjana Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus. IMD= Intensitat mitjana diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- El tram de la carretera BP-1417 (l'Arrabassada) entre Barcelona i Sant Cugat torna a ser el tram de més risc d'accident enguany. El tram de la BV-1221 entre Terrassa i Matadepera ocupa al segon lloc del llistat. Cal remarcar l'alta proporció d'accidents de motos respecte el total d'accidents amb morts i ferits greus en aquests trams: fins un 81% en el tram de la BP-1417 i un 67% en el tram de la BV-1221.
- 7 trams de 10 repeteixen dins d'aquesta taula respecte l'any passat.
- Els deu trams amb més risc d'accident són vies convencionals de calçada única.
- Dels 10 trams d'alt risc de la llista, 6 pertanyen a la província de Barcelona, 2 a la província de Lleida i 1 a la província de Girona. El darrer és compartit entre Girona i Barcelona.

Els trams de menys risc a Catalunya 2014-2016

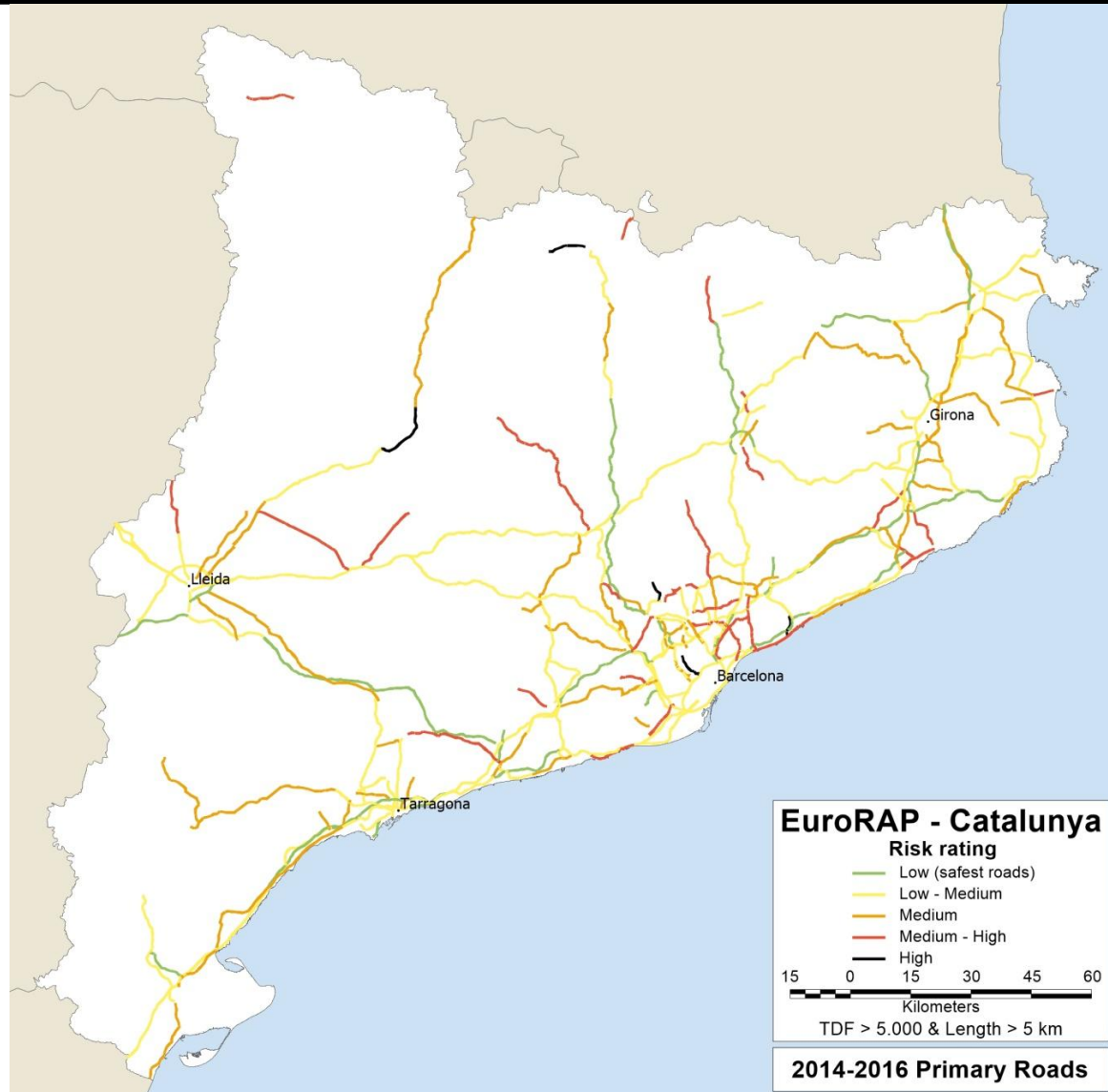
Carretera	Point A	Point B	Long. (km)	IMD ▼	Tipologia carretera	Demarcació	Acc. amb MiFG	Risc ▲
C-16	St. Cugat de Vallès (X B-30)	Terrassa (X C-58)	7,7	23.035	Autopista	Barcelona	0,0	Molt baix
C-25	C-17 (Gurb) Final tram comú	Calldetenes (X N-141d)	7,7	15.800	Autovia	Barcelona	0,0	Molt baix
C-32	El Vendrell (X N-340, accés A-P7)	Vilanova i la Geltrú (X C-15)	20,7	15.623	Autopista	Tarragona / Barcelona	0,0	Molt baix
C-32	Calella (X N-II, BV-5126)	Palafolls (enllaç amb la N-II)	12,4	15.338	Autopista	Barcelona	0,0	Molt baix
BV-2005	St. Vicenç dels Horts (X BV-2002)	Torrelles de Llobregat	6,5	9.026	Via convencional	Barcelona	0,0	Molt baix
AP-2	Enllaç Borges Blanques	Enllaç Montblanc	32,1	8.429	Autopista	Lleida / Tarragona	0,0	Molt baix
AP-2	Límit Catalunya / Aragó	Enllaç Lleida	19,4	7.969	Autopista	Lleida	0,0	Molt baix
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	7.565	Via convencional	Tarragona	0,0	Molt baix
BV-5108	Cardedeu (X c. Dr. Klein)	Cànoves i Samalús (X BP-5107)	5,0	5.777	Via convencional	Barcelona	0,0	Molt baix
C-13/C-13B	Lleida (X LL-12)	Lleida (X C-11)	8,4	5.626	Autovia	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.
Mitjana Acc. MiFG= Mitjana anual d'accidents mortals i greus. IMD= Intensitat mitjana diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- Els trams de menys risc es situen majoritàriament en vies desdoblades, tant de peatge com de no peatge.
- Enguany, 3 vies locals convencionals de calçada única també es situen entre les 10 més segures de Catalunya.
- Aquest any, 529 km tenen un risc igual a zero (52 més que en el període anterior). Per tant, en el 8,3% de la xarxa analitzada per EuroRAP no hi ha hagut cap accident mortal o greu en l'últim trienni.

Mapa de risc de Catalunya



Anàlisi EuroRAP per trams

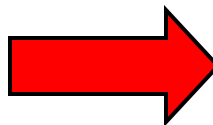
EuroRAP classifica els trams segons dues variables

**RISC
D'ACCIDENTALITAT**



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

**CONCENTRACIÓ
D'ACCIDENTS**



Zones de concentració d'accidents Per a tots els vehicles i per als col·lectius de motociclistes i pesants.

Els trams amb més concentració d'accidents de Catalunya

Carretera	Inici de tram	Fi de tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. MiFG / km ▼
C-58*	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	151.588	Autovia	Barcelona	1,27
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	88.437	Autovia	Barcelona	0,77
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	32.203	Via convencional	Barcelona	0,68
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,64
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	69.536	Autovia	Barcelona	0,63
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Via convencioanl	Barcelona / Girona	0,57
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	123.742	Autovia	Barcelona	0,57
C-17	Mollet del Vallés (X C-59)	Llicà de Vall (X C-155)	8,3	66.712	Via convencional	Barcelona	0,56
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	23.844	Via convencional	Barcelona	0,54
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	90.505	Autovia	Barcelona	0,53

Es tenen en compte els trams de IMD>5.000, long.>5km.

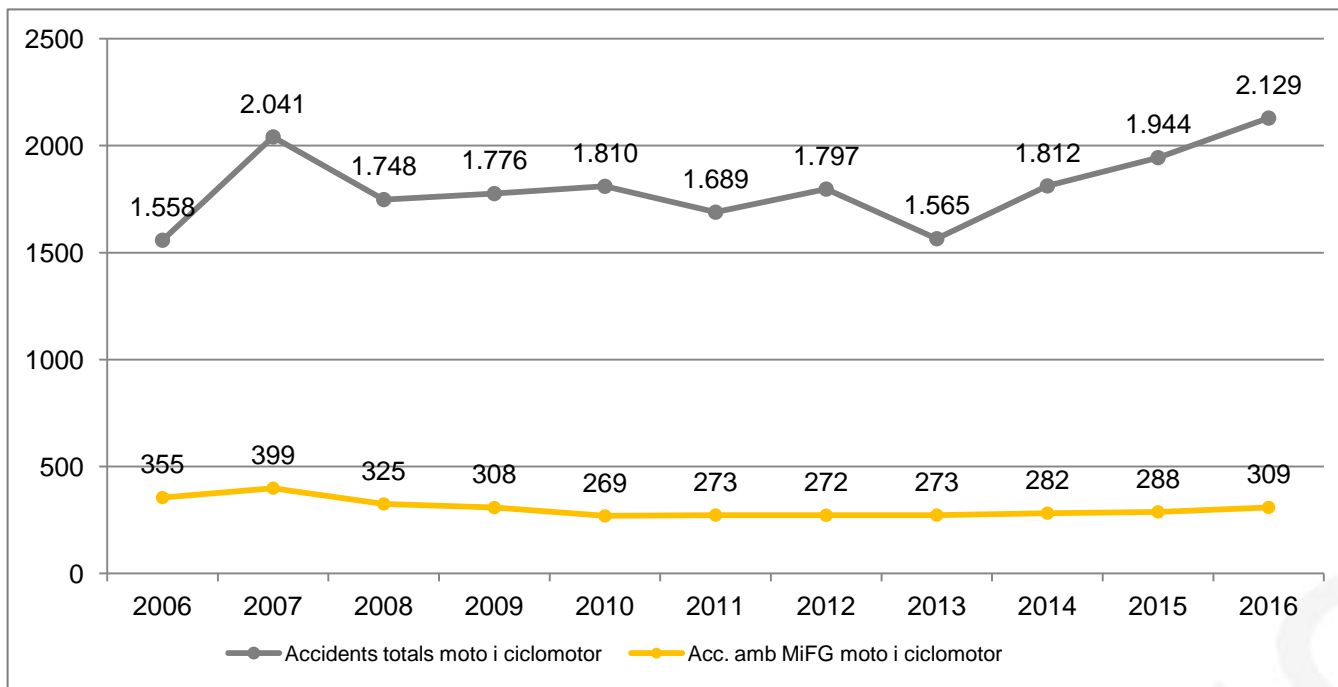
Acc. MiFG / km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus dividit per la longitud del tram. IMD= Intensitat mitjana diària de vehicles

*no inclou el carril BUS -VAO

Trams ja presents a l'edició anterior

- 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, seguit del tram de la C-31 entre el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat.
- Tots els trams amb una elevada concentració d'accidents de Catalunya es troben (totalment o en part) a la regió metropolitana de Barcelona.
- Tots els trams són vies d'alta intensitat de trànsit (IMD>15.000) que pertanyen a la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya (menys el tram de la B-682 / GI-682, que és comarcal).
- S'observa un elevadíssim pes dels accidents de motocicletes i ciclomotors en aquesta classificació. Per exemple, en els trams de la C-31, C-32 i la B-10 els accidents en aquest mode representen més del 80% del total d'accidents amb morts i ferits greus.

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 36% des del 2013. En aquest mateix període, els accidents amb morts i ferits greus han pujat un 13%.
- En un 42% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. Aquesta tipologia de vehicles representa menys del 5% de la mobilitat global en carretera.

Trams amb més accidents de moto i ciclomotor

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	Acc. Moto /km ▼	% Acc. Moto /Total
C-58*	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	151.588	Autovia	Barcelona	0,75	59%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	88.437	Autovia	Barcelona	0,63	82%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,56	87%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	69.536	Autovia	Barcelona	0,53	83%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	32.203	Carretera convencional	Barcelona	0,48	71%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	90.505	Autopista i autovia	Barcelona	0,47	88%
B-682 / GI-682	Malgrat de Mar (X N-II)	Lloret (X C-63)	10,4	19.982	Carretera convencional	Barcelona / Girona	0,42	72%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	123.742	Autovia	Barcelona	0,41	71%
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	23.844	Carretera convencional	Barcelona	0,38	70%
GI-600	Tordera (X N-II i Gi-512)	Blanes (X Gi-682)	5,3	21.194	Carretera convencional	Barcelona / Girona	0,37	75%

Es tenen en compte els trams de IMD>5.000, long.>5km

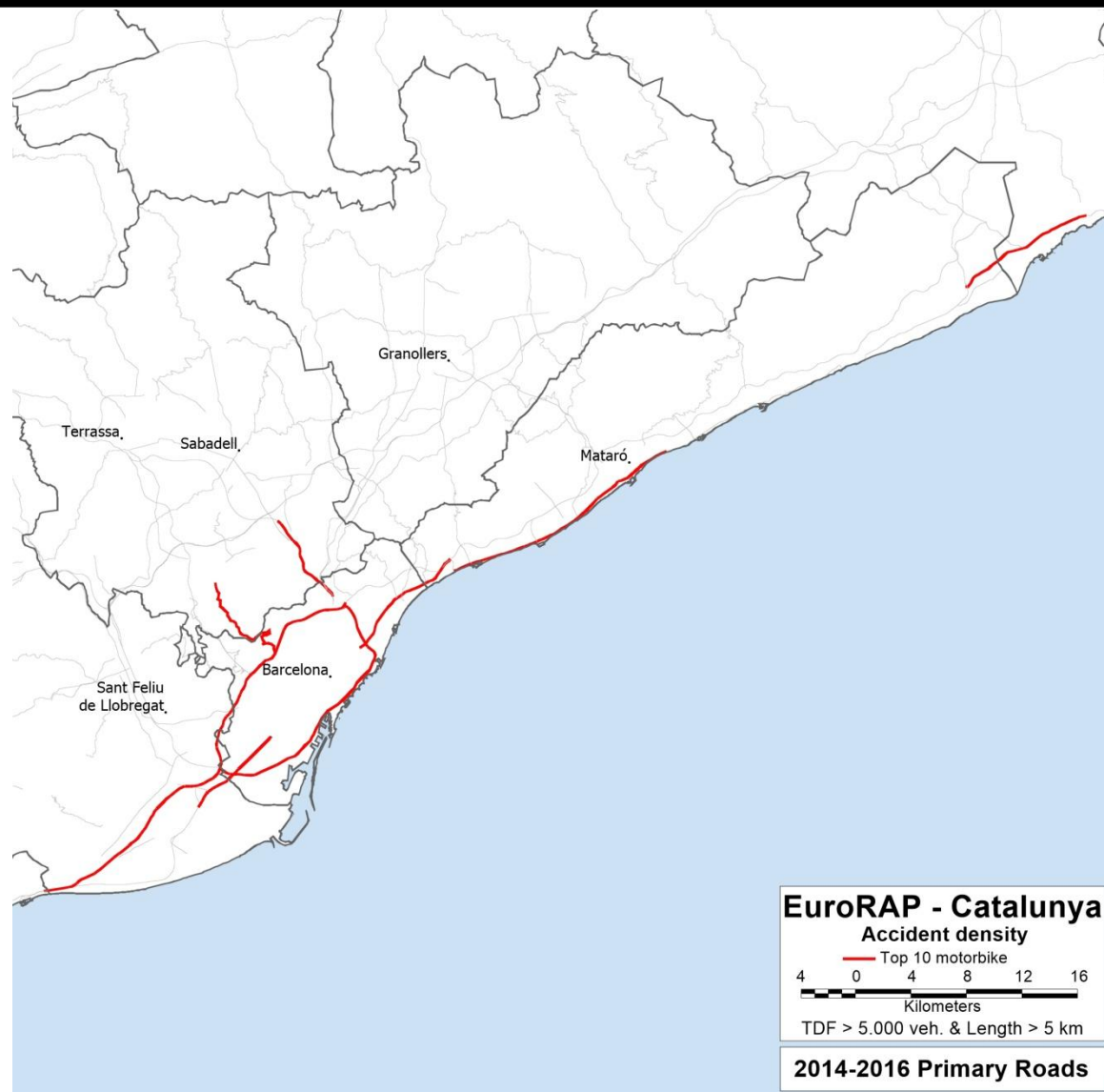
Acc. Moto / km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus de moto dividit per la longitud del tram. IMD= Intensitat mitjana diària de vehicles

*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 9,6% de longitud de la xarxa (615 km).
- 7 dels 10 trams amb més accidents de moto i ciclomotor ja hi eren l'any passat (marcats en gris).
- Tot els trams d'aquesta llista es troben (totalment o en part) a la regió metropolitana de Barcelona. Són trams on els accidents de moto són molt comuns (en alguns casos representen quasi el 90% del total d'accidents).

Mapa dels trams amb més accidents de moto i ciclomotor



Trams amb més accidents de vehicles pesants

Via	Inici tram	Final tram	Long.	IMD	Tipus de via	Demarcació	% Acc. Pesants /km ▼	% Acc. Pesants /Total
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	107.048	Autovia	Barcelona	0,19	29%
N-340	Enllaç C-32	Inici variant Vilafranca	14,4	18.033	Carretera convencional	Barcelona	0,16	78%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	128.275	Autovia	Barcelona	0,15	33%
BP-1413	Cerdanyola del Vallès (Rotonda Parc Tecnològic)	St. Cugat del Vallès (X BP-1417)	2,4	9.797	Autovia	Barcelona	0,14	100%
A-2	Límit Aragó / Catalunya	Variant Lleida	2,5	17.340	Autovia	Lleida	0,14	100%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	29.232	Autovia	Barcelona	0,13	71%
N-340	Inici variant Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	25.187	Carretera convencional	Tarragona	0,12	50%
N-340	Final variant Amposta	Ametlla de Mar (X TV-3025)	30,0	13.638	Carretera convencional	Tarragona	0,12	65%
B-210	Viladecans (X B-204)	Gavà (X Riera de les Canyes)	2,9	9.810	Carretera convencional	Barcelona	0,11	20%
C-55	Abreira (X A-2)	el Borràs (Castellvell i el Vilar) (X C-58)	15,4	17.926	Carretera convencional	Barcelona	0,11	36%

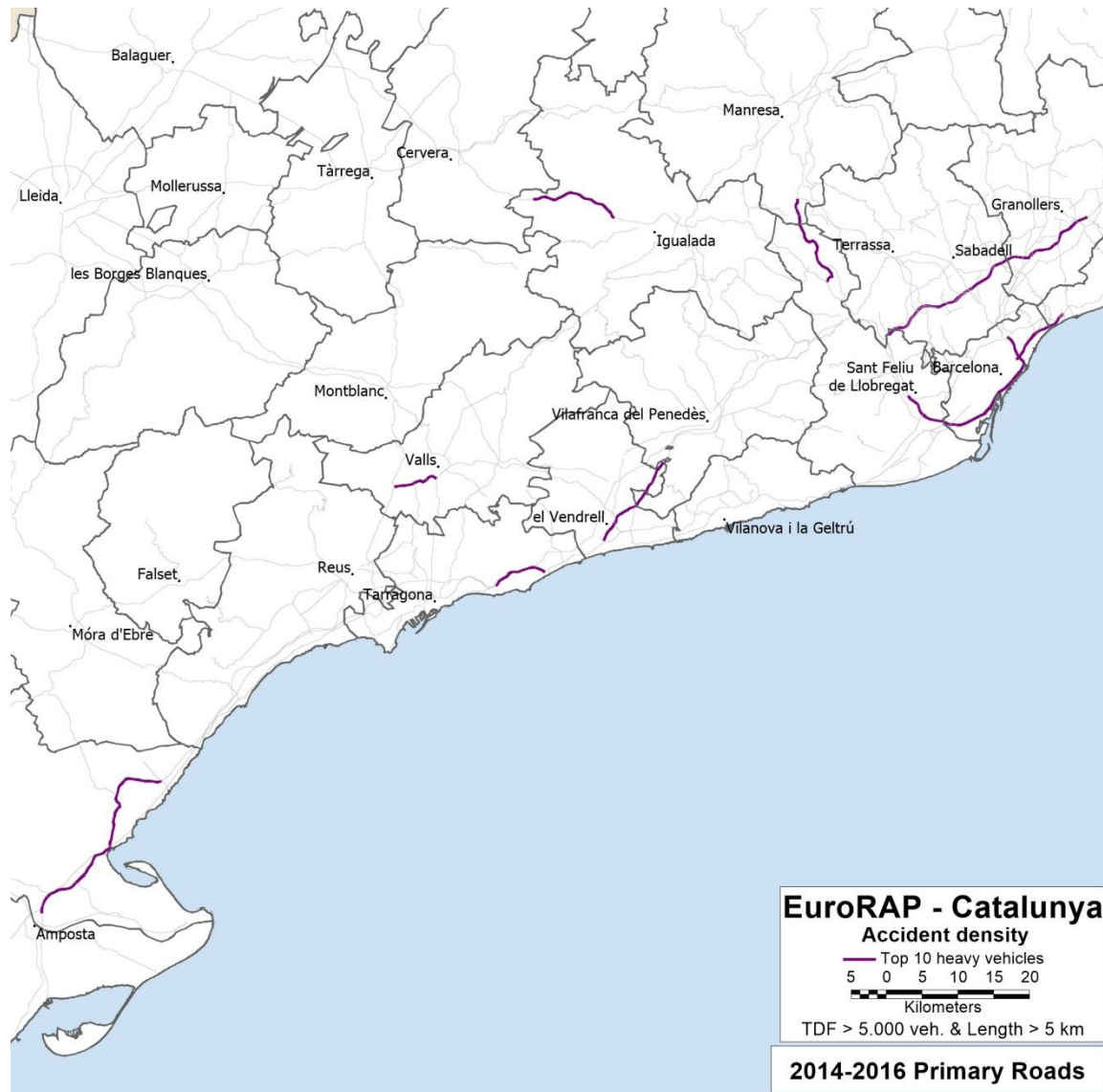
Es tenen en compte els trams de IMD>5.000, long.>5km

Acc. Pesants/ km= Mitjana anual d'accidents mortals i greus de pesants dividit per la longitud del tram. IMD= Intensitat mitjana diària de vehicles

Trams ja presents a l'edició anterior

- El tram amb més concentració d'accidents de pesants també és un dels trams amb més concentració d'accidents de motocicletes: la Ronda Litoral.
- 5 dels 10 trams amb més accidents de pesants ja hi eren l'any passat (marcats en gris).
- A la xarxa EuroRAP, el 50% dels accidents greus de vehicles pesants es concentren en només el 10,2% de la xarxa (649 km).
- 3 dels 10 trams amb més concentració d'accidents de pesants pertanyen a la N-340. L'autovia A2 també n'aporta 3.

Mapa dels trams amb més accidents de vehicles pesants



Conclusions

- Durant la dècada 2000-2010 els morts en carretera a Catalunya van reduir-se un 61%, complint amb l'objectiu marcat per la UE de reducció dels morts en un 50%. Per al 2020 s'ha establert un nou objectiu, que indica que s'ha de treballar per tal d'arribar-hi amb un màxim de 133 morts a Catalunya. En el període 2010-2016 hi ha hagut una reducció d'un 32% en el nombre de morts, però en els últims dos anys s'observa un clar estancament en aquesta tendència de reducció.
- A la xarxa analitzada per EuroRAP (que representa el 52% del total de la xarxa i un 90% de la mobilitat per carretera de Catalunya) el risc de patir un accident greu o mortal és "alt" o "molt alt" en un 33% dels trams (2.067 km), 2 punts percentuals més que en l'edició anterior.
- A la xarxa EuroRAP els accidents greus i mortals han disminuït molt lleugerament a Catalunya en un 0,46% el trienni 2014-2016, mentre que la mobilitat per carretera va a l'alça amb un creixement del 3,26%.
- Totes les demarcacions augmenten el percentatge de km de risc "alt" i "molt alt": Lleida (+2 punts), Barcelona (+2 punts), Girona (+1 punts) i Tarragona (+1 punt).
- El tram de la BP-1417 (l'Arrabassada) entre Barcelona i Sant Cugat torna a ser el tram de més risc d'accident enguany. El tram de la BV-1221 entre Terrassa i Matadepera ocupa al segon lloc del llistat. Cal remarcar l'alta proporció d'accidents de motos respecte el total d'accidents amb morts i ferits greus en aquests trams: fins un 81% en el tram de la BP-1417 i un 67% en el tram de la BV-1221. 7 dels 10 trams amb més risc d'accidents repeteixen en aquesta llista respecte l'any passat.
- Tal com s'observa en els darrers anys, els trams de major risc per als conductors es presenten de forma sistemàtica en vies de calçada única, amb intensitats de trànsit mitjanes o baixes, mentre que els trams amb més concentració d'accidents es presenten en vies amb elevades intensitats de trànsit.

Conclusions

- Els trams que acumulen més concentració d'accidents greus (sense tenir en compte el trànsit) es situen fonamentalment a l'àrea metropolitana de Barcelona. S'observa un elevadíssim pes dels accidents de motocicletes i ciclomotors en aquesta classificació. Per exemple, en els trams de la C-31, C-32 i la B-10 del llistat de trams amb més accidentalitat, els accidents en aquest mode representen més del 80% del total d'accidents amb morts i ferits greus.
- A la xarxa EuroRAP, en un 42% dels accidents amb morts i ferits greus hi ha estat involucrada com a mínim una moto o un ciclomotor. Aquesta tipologia de vehicles representa, però, menys del 5% de la mobilitat global en carretera, el que denota l'alta i creixent sinistralitat greu d'aquest col·lectiu. I la tendència és a l'alça: a la xarxa analitzada per EuroRAP, els accidents totals en moto/ciclomotor han pujat un 36% des del 2013. En aquest mateix període, els accidents amb morts i ferits greus han pujat un 13%.
- L'accidentalitat mortal i greu per a motocicletes i pesants es troba molt concentrada, ja que el 50% dels accidents mortals d'aquests col·lectius es localitzen a:
 - Per a motocicletes i ciclomotors, en el 9,6% de la xarxa de carreteres (615km)
 - Per a pesants, en el 10,2% de la xarxa de carreteres (649 km)
- La disminució del risc passa per actuar sobre tres factors: infraestructura, conductor i vehicle.