



## Balanç accidentalitat 2017

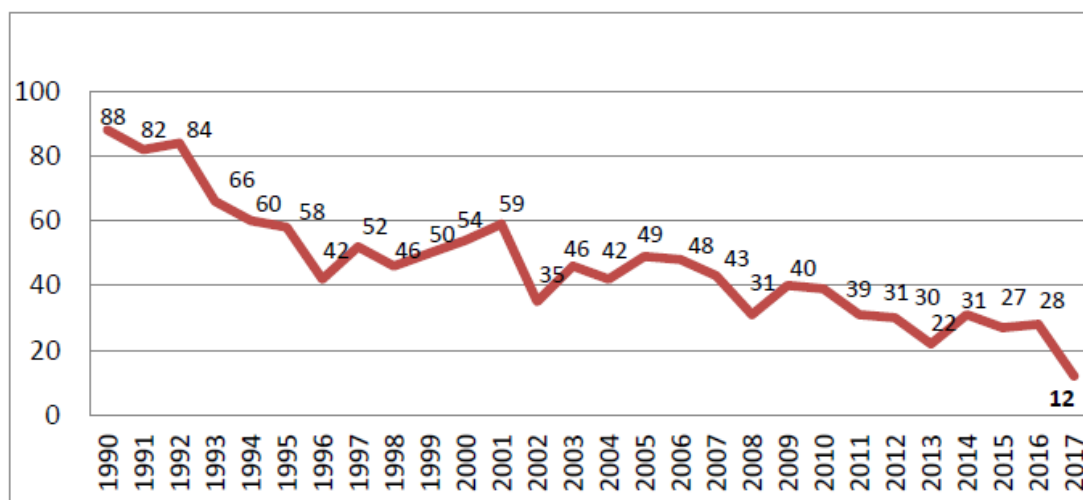
- » La Guàrdia Urbana va investigar 9.430 accidents amb víctimes a la ciutat
- » 12 persones va morir en accidents de trànsit a la ciutat i 241 van resultar ferides greus
- » No prestar atenció en la conducció i fer-ho sota els efectes de l'alcohol són les principals causes d'accidents

## » 12 víctimes mortals l'any 2017

L'any 2017 la Guàrdia Urbana de Barcelona va investigar 9.430 accidents amb víctimes a la ciutat, una xifra que representa poc més de l'1% d'augment respecte l'any anterior. En paral·lel el nombre de lesionats també segueix una evolució similar i augmenta en un 0,9%.

	2016	2017
<b>Accidents</b>	<b>9.330</b>	<b>9.430</b>
<b>Ferits</b>	<b>12.060</b>	<b>12.177</b>
Ferits lleus	11.866	11.924
Ferits greus	194	241
<b>Morts</b>	<b>28</b>	<b>12</b>

Encara que les xifres d'accidents i ferits es mantenen relativament estables, l'any 2017 va haver 12 víctimes mortals en accidents de trànsit, la xifra més baixa almenys des de l'any 1990.



El col·lectiu amb un índex més alt de mortalitat van ser els motoristes, tot i que es mantenen les mateixes xifres de l'any anterior. Els segueixen els vianants, amb un descens important de victimització respecte l'any 2016, passant de 16 a 5 víctimes mortals.

Set de les víctimes mortals van tenir lloc *in itinere*, 4 en jornada laboral i 1 en activitat particular. Dels vianants morts en accidents de trànsit la mitjana d'edat va ser de 72,8 anys. La víctima de més edat tenia 89 anys i la més jove de 57. 4 d'elles eren dones. Pel que fa als motoristes, la mitjana d'edat va ser de 28,5 anys, la víctima de més edat tenia 66 anys i la més jove 22. 6 d'ells eren homes.

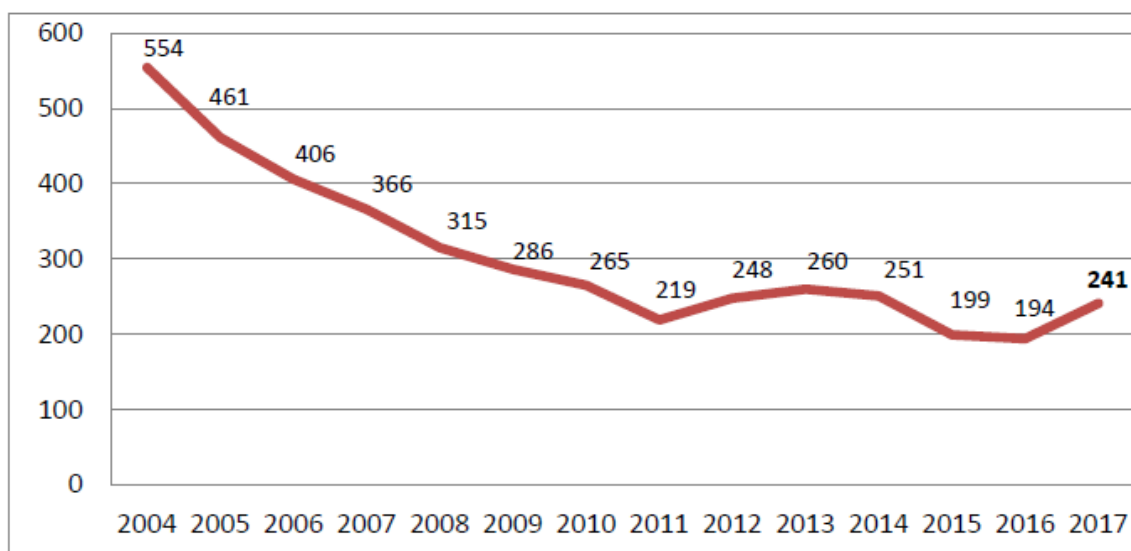
	2016	2017
<b>Vianants</b>	16	5
<b>Conductor motocicleta</b>	7	7
<b>Conductor bicicleta</b>	3	
<b>Conductor ciclomotor</b>	1	
<b>Conductor turisme</b>	1	
<b>Passatger turisme</b>	0	
<b>Passatger motocicleta</b>	0	
<b>Total víctimes mortals</b>	<b>28</b>	<b>12</b>

## » Lesionats greus

L'any 2017, 12.177 persones van resultar ferides en accidents de trànsit, de les quals 241 van ser ferides greus (més de 24 hores hospitalitzades), augmentant en un 24,23 % respecte l'any anterior.

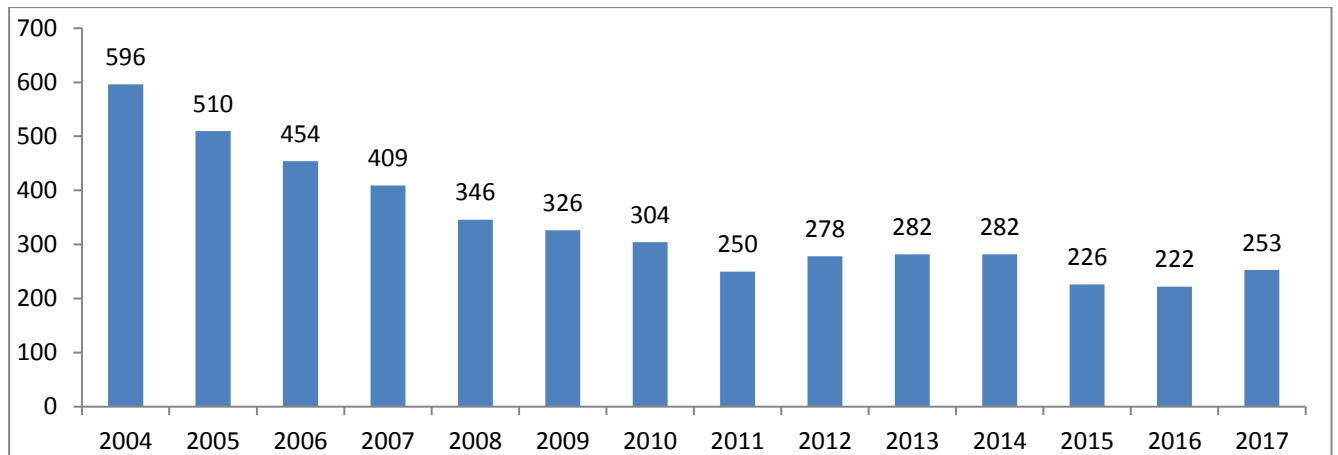
	2016	2017
<b>Conductor</b>	118	144
<b>Vianants</b>	64	67
<b>Passatgers</b>	12	30
<b>TOTAL</b>	<b>194</b>	<b>241</b>

Dels 241 ferits greus, gairebé el 59,9% eren els conductors dels vehicles accidentats, el 27,8% vianants, i el 12,5% els passatgers dels vehicles.



## » Accidentalitat Greu

Durant els últims 14 s'ha anat reduint el nombre d'accidents més greus a la ciutat, és a dir, aquells que impliquen ferits greus o víctimes mortals, passant de 596 l'any 2004 als 253 de l'any passat. Si bé cal tenir en compte que l'any passat l'accidentalitat més greu va augmentar un 13,9% respecte l'any 2016.



### CONDUCTORS

Seguint la tendència dels últims anys, són els usuaris dels vehicles de dues rodes a motor (V2RM) els que pateixen lesions de més gravetat, representant el 77% dels conductors ferits greus si sumem motocicletes i ciclomotors. Els segueixen els conductors de bicicletes, representant l'11,11% dels conductors ferits greus.

Conductor	2016	2017
Motocicleta (V2RM)*	91	107
Bicicleta	15	16
Ciclomotor (V2RM)*	8	14
Turisme	4	3
Altres	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>118</b>	<b>144</b>

* Vehicles de dues rodes	2016	2017
Motocicleta (V2RM)	91	107
Ciclomotor (V2RM)	8	14
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>121</b>

## VIANANTS GREUS ATROPELLATS

El 34,3% dels vianants van resultar ferits greus l'any passat al ser atropellats per turismes. Si es sumen tots els vehicles de quatre rodes lleugers ( turismes, taxis i furgonetes), la xifra arriba fins el 56,7%.

L'augment més significatiu d'atropellaments amb resultat de vianants lesionats greus ha estat el provocat per vehicles de quatre rodes lleugers, passant de 27 vehicles l'any 2016 a 38 l'any passat.

Vianant	2016	2017
<b>Turismes</b>	17	23
<b>Motocicleta</b>	22	19
<b>Taxi</b>	8	9
<b>Autobús</b>	7	7
<b>Furgoneta</b>	2	6
<b>Bicicleta</b>	4	2
<b>Ciclomotor</b>	1	0
<b>Altres</b>	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>	<b>67</b>

## PASSATGERS

S'ha produït un augment dels passatgers que han resultat ferits greus, passant dels 12 l'any 2016 al 30 l'any 2017. Un augment provocat sobretot pels passatgers de V2RM que van resultar ferits greus, que han passat de 2 a 19 en un any i representen més del 63,3% de passatgers lesionats greus.

Passatger	2016	2017
<b>Motocicleta</b>	2	13
<b>Turisme</b>	4	7
<b>Ciclomotor</b>	0	6
<b>Autobús/Autocar</b>	5	3
<b>Taxi</b>	0	1
<b>Tramvia</b>	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>30</b>

## » Vehicles implicats en accidents de trànsit

L'any passat 19.784 vehicles es van veure implicats en accidents de trànsit, un 9,9% més que l'any 2016.

Per tipologia de vehicles, els vehicles lleugers de dues rodes (turismes, furgonetes i taxis) representen el 52,3% de vehicles implicats en accidents de trànsit, seguit pels vehicles de dues rodes a motor amb un 37,1%. Pel que fa a les bicicletes, representen el 4,4% dels vehicles implicats en accidents de trànsit i els camions el 2,1%.

Vehicles	2016	2017
Turisme	7.225	7.990
Motocicleta	6.018	6.301
Furgoneta	1.110	1.329
Ciclomotor	992	1.046
Taxi	934	1.028
Bicicleta	812	871
Camió	414	416
Altres	823	803
<b>TOTAL</b>	<b>18.006</b>	<b>19.784</b>

## » Classes d'accidents

La principal classe d'accident és la col·lisió per abast, uns impactes relacionats amb la manca d'atenció, amb el fet de no respectar les distàncies de seguretat i amb dur una velocitat inadequada. El segon lloc l'ocupa la col·lisió lateral, en la qual hi tenen a veure els canvis de carril i de direcció. La tercera posició correspon a la col·lisió fronto-lateral, relacionada amb factors com la preferència de pas a les cruïlles (semàfors, stop, cedi el pas, etc.). Finalment, en quart lloc es troben els atropellaments, vinculats amb no respectar el pas de vianants i amb creuar fora del pas de vianants.

Principals classes accidents	2016	2017
Abast	2.436	2.536
Col·lisió lateral	2.343	2.314
Col·lisió fronto-lateral	1.806	1.881
Atropellament	1.237	1.215
Caiguda (2 rodes)	1.045	1.013

## » Causes dels accidents

Les causes dels accidents es divideixen entre les causes directes, imputables al conductor o al vianant, i les causes indirectes o mediatas, que són aquelles que ajuden a que es materialitzi l'accident però no en són la causa principal. En el mateix accident poden concórrer diverses causes a la vegada

### Causas indirectes o mediatas

L'any passat van augmentar els accidents en els quals hi ha associat un excés d'alcohol, i es manté com a primera causa indirecta dels accidents. Tal i com ja va passar l'any 2016, l'any passat van continuar disminuint els accidents provocats per un excés de velocitat tot i que es recorda que la velocitat és determinant en la gravetat de les lesions quan es produeix un accident.

Causas mediatas	2016	2017
Alcoholèmia	185	204
Calçada en mal estat ( <i>taques d'oli, sorra, etc...</i> )	86	55
Excés de velocitat o inadequada	56	41
Drogues o medicaments	6	9
Estat de la senyalització	5	2

### Causa directa o principal

La manca d'atenció a la conducció es manté com a la primera causa directa o principals dels accidents, augmentant lleugerament respecte l'any anterior. La resta de causes no pateix canvis significatius.

Causa del conductor	2016	2017
Manca d'atenció a la conducció	1.408	1.560
No respectar les distàncies	1.198	1.178
Gir indegut o sense precaució	1.137	1.011
Desobeir semàfor	846	871
Canvi de carril sense precaució	753	742
Desobeir altres senyals	602	562
No respectar pas de vianants	354	343
Manca precaució incorporació a la circulació	307	327
Avançament defectuós/improcedent	277	306
Manca precaució a l'efectuar marxa enrere	165	151
No cedir la dreta	118	142
Envair calçada contrària	28	43
Fallada mecànica o avaria	7	5

<b>Altres</b>	1.435	1.406
<b>No determinada</b>	752	672

Pel que fa a les causes dels vianants, desobeir el semàfor és la causa principal dels accidents de trànsit, seguit per creuar fora del pas de vianants.

<b>Causes vianants</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>Desobeir semàfor</b>	204	241
<b>Creuar per fora pas de vianants</b>	230	204
<b>Transitar a peu per la calçada</b>	38	37
<b>Desobeir altres senyals</b>	2	2
<b>Altres</b>	108	128

Les causes dels accidents estan relacionades conductes que representen un risc per a la circulació. En aquest sentit la Guàrdia Urbana té com a una de les seves principals funcions garantir la seguretat viària, detectant comportaments que poden originar un accident per tal de prevenir-los i reduir el nombre de víctimes en accidents.

	<b>2017</b>
<b>Alcoholèmies</b>	<b>76.194</b>
- positives	- 7.373
<b>Drogotest</b>	<b>4.064</b>
- positius	- 2.015
<b>Excés velocitat (radars)</b>	<b>217.867</b>
<b>Foto vermell</b>	<b>2.233</b>
<b>Vehicle SCDI</b>	<b>1.717</b>
<b>Semàfors</b>	<b>19.888</b>
<b>Pas de vianants</b>	<b>1.173</b>
<b>Distraccions</b>	<b>20.207</b>
<b>Girs indeguts</b>	<b>8.231</b>

## **» Els accidents per districtes**

Coincidint amb els àmbits pels que circula més de la meitat del trànsit de la ciutat de Barcelona, els districtes de L'Eixample, Sant Martí, Sants Montjuïc, i Sarrià Sant Gervasi tornen a ser els que acumulen gairebé el 65% dels accidents amb víctimes a la nostra ciutat, el mateix percentatge que l'any 2016.



Districte (inclòs espai de rondes)	2016	2017
Ciutat Vella	513	536
Eixample	<b>3.146</b>	<b>3.038</b>
Sants Montjuic	<b>980</b>	<b>978</b>
Les Corts	683	682
Sarrià –Sant Gervasi	<b>913</b>	<b>945</b>
Gràcia	392	418
Horta-Guinardó	651	672
Nou Barris	462	488
Sant Andreu	497	506
Sant Martí	<b>1.093</b>	<b>1.167</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9.330</b>	<b>9.430</b>

## » Punts de concentració d'accidents

La Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat de la Guàrdia Urbana (UIPA) i la Regidoria de Mobilitat treballen conjuntament cada any detectant els punts de concentració d'accidents a la ciutat i aplicant mesures correctores que permetin disminuir el risc de sinistre en aquests àmbits.

L'any 2018 es treballarà sobre un total de **71 zones de concentració d'accidents** amb víctimes en les quals s'ha produït un total de **1.010 accidents** durant el passat any, que representen el **9,78 % dels accidents amb víctimes**.

Del total de les 12 víctimes mortals en accidents de trànsit l'any 2017, 2 es van produir en les zones de concentració d'accidents. Pel que fa a ferits greus, dels 241, 22 van tenir lloc en alguna de les zones de concentració d'accidents.

Les zones de concentració d'accidents són àrees on es registren més de 10 accidents amb víctimes l'any i quan tenen lloc a menys de 15 metres entre ells.



## » Accions

### Dia mundial de les víctimes per accident de trànsit

Durant el novembre de 2017 es va aprovar una declaració institucional al ple de l'Ajuntament que fixava com una de les seves prioritats treballar per incrementar la seguretat viària a la ciutat, fent especial incís, en la disminució de les víctimes dels accidents de trànsit als carrers de Barcelona.

Es va manifestar el compromís per protegir els col·lectius més febles de la piràmide de la mobilitat i es va llençar un missatge contundent a tots els ciutadans que es desplacen per la ciutat de Barcelona en tot tipus de vehicles, i a peu, per tal que extremin la prudència i prenguin consciència de la importància dels valors del respecte, la responsabilitat i la convivència en la mobilitat.

Com a primer compromís d'aquesta declaració es demanava al proper Pla Local de Seguretat Viària i proper Pla de Mobilitat Urbana, la inclusió del concepte de Visió 0, amb totes les actuacions i mesures en matèria de millora de la seguretat de la mobilitat que es consideressin necessàries.

### Sistema de Captació Dinàmica d'Infraccions

El mes de febrer de l'any passat es va posar en marxa el Sistema de Captació Dinàmica d'Infraccions, tal i com marca el Pla Director de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

El SCDI és un sistema tecnològic incorporat a un vehicle de 4 rodes amb 4 càmeres (dos anteriors i dos posteriors) que permeten captar imatges (fotos i vídeo) dels vehicles que cometin infraccions.

El vehicle treballa sobretot en les zones on es concentren el major nombre d'accidents a la ciutat, on es produeixen excessos de velocitat, i en les que determinin les diferents Unitats Territorials de la Guàrdia Urbana. Des de la seva posada en marxa el vehicle ha interposat **1.717 denúncies**.

### Dispositius de la Guàrdia Urbana

L'Ajuntament de Barcelona, a través de la Guàrdia Urbana realitza durant tot l'any **campanyes destinades a prevenir l'accidentalitat**:

- Campanya per incrementar la seguretat dels vianant com a col·lectiu més vulnerable i per detectar conductes que els posen en risc.
- Campanya seguretat passiva per a la utilització de cinturons de seguretat i sistemes de retenció infantil.
- Operació 0,25 de controls d'alcoholèmia.

- Campanya d'actuació per incrementar la seguretat viària: durant aquestes campanyes es detecten conductes que poden comportar situacions de risc motivades per la distracció del conductor, especialment com a conseqüència d'utilitzar de manera inadequada el telèfon mòbil o manipular els dispositius GPS durant la conducció.
- Operació control de velocitat.
- Campanyes de control dels carrils BUS-Taxi
- Campanya incrementar seguretat viària destinada a motos i ciclomotors.
- Campanya per a la millora de la seguretat en el transport escolar. L'any 2017, i d'acord amb la nova normativa, s'ha controlat que els conductors i acompanyants dels autocars de transport escolar estiguin en possessió del certificat negatiu del Registre Central de delinqüents sexuals. Durant l'any passat es van inspeccionar 154 vehicles i es van interposar 55 sancions.
- Campanya protecció dels vianants
- Campanya protecció dels ciclistes

### **Dispositius dinàmics de control**

Pel que fa els controls d'alcoholèmia, la Guàrdia Urbana també porta a terme **Dispositius dinàmics de control**, que tenen per objectiu la millora de la seguretat viària mitjançant la correcció de conductes de risc amb la comissió d'infraccions en moviment.

Es combina el servei amb cotxes logotipats amb els no logotipats per tal de detectar les infraccions. En els dos tipus de vehicles, els agents presten servei amb uniforme operatiu.

Els llocs prioritaris d'actuació han estat l'avinguda Diagonal, la Gran Via de les Corts Catalanes, c. Aragó i la B-10 Ronda Litoral.

En total s'han fet 3.515 denúncies.

### **Campanya de comunicació**

Campanya de comunicació dirigida a la ciutadania amb l'objectiu de sumar la seva col·laboració per millorar la seguretat viària a la ciutat. La campanya es pot consultar a la pàgina web [www.barcelona.cat/seguretatviaria](http://www.barcelona.cat/seguretatviaria).

La campanya vol conscienciar sobre el fet que la persona que va a peu sempre té prioritat sota el missatge de **Barcelona ciutat de vianants**. És una campanya que vol fer un pas endavant per canviar els hàbits de vianants, ciclistes, motoristes i conductors de cotxes de tal manera que es redueixi la sinistralitat i per garantir els nivells de convivència i civisme i del bon ús del espai públic.

També pretén conscienciar els conductors de vehicles a motor a tenir cura dels usuaris de les vies que són més febles com són els ciclistes i els vianants (sobretot gent gran i infants). Es vol



fer incís sobre el sentiment de convivència entre tots els actors de la via pública i que es conegui i respecti els drets i deures de tots els usuaris de l'espai públic.

En general, és una campanya dirigida a augmentar els comportaments responsables, la convivència, la solidaritat i el respecte, amb l'objectiu de reduir el nombre d'accidents, tant de vianants, ciclistes, motoristes i conductors de vehicles en general.

### **També es realitzen campanyes informatives a col·lectius diversos en matèria d'educació per a la mobilitat segura:**

#### Estem a prop de la Gent Gran

Tenint en compte que el col·lectiu de persones grans és un dels més vulnerables a l'hora de patir accidents de trànsit, l'any passat es van millorar les sessions sobre mobilitat segura que es realitzaven en els casals de gent gran amb la implantació del programa "Estem a prop".

Aquest programa complementa les sessions de seguretat que s'imparteixen en centres socials i de gent gran, donant consells de seguretat viària, ciutadana i autoprotecció, als professionals que estan en contacte amb aquest col·lectiu.

D'aquesta manera es forma als professionals que atenen a la gent gran en matèria de seguretat viària, sobretot en aquelles actituds que poden posar en risc la seva seguretat. Així la gent gran no només rep formació en seguretat viària quan agents de la Guàrdia Urbana es traslladin als centres, sinó que el seu entorn també forma part.

Durant l'any passat es va començar a implantar aquest projecte amb 10 sessions realitzades i 207 assistents.

Aquest projecte ha rebut el premi Fesvial, que tenen per objecte reconèixer públicament l'activitat de les policies locals, els seus professionals i centres oficials de formació d'aquests cossos de seguretat, dependents de municipis o comunitats autònomes.

#### Guàrdia Urbana a les Escoles

Durant el curs 2015-2016 es van realitzar 2.503 sessions en 333 escoles, arribant a 57.679 alumnes

El programa s'adreça a les diferents etapes educatives dels menors i va des de l'educació infantil fins al batxillerat. Està estructurat en diverses activitats formatives, impartides per agents-monitors que es desplacen a les escoles dels deu districtes. Aquestes sessions teoricopràctiques es desenvolupen al llarg del curs escolar, i tenen com a objectiu l'adquisició d'hàbits correctes de comportament com a vianants, com a conductors de bicicletes, com a usuaris en els transports públics i en els vehicles particulars.



La finalitat del programa d'educació viària és treballar perquè els nens i nenes aprenguin a valorar la importància que representen, tant per a la seva seguretat com per la dels altres, els comportaments responsables i cívics, la convivència, la solidaritat i el respecte a més d'orientar-los sobre comportaments i situacions de risc.

### Formació a les empreses

Per tal de millorar la conducció responsable, la Guàrdia Urbana de Barcelona ofereix sessions formatives als treballadors de diferents empreses de la ciutat que es desplacen amb moto o ciclomotor per Barcelona. L'objectiu és oferir-los una major informació dels riscos que comporta la conducció d'aquest tipus de vehicles i consells de seguretat per tal de minimitzar la seva exposició a ser víctima d'un accident.

Durant l'any 2016 es van realitzar 17 i van assistir més 400 persones.

### Escola Judicial

La Guàrdia Urbana participa en el procés de formació dels nous jutges que estan fent el curs de preparació en l'Escola Judicial.

La participació de la Guàrdia Urbana consisteix en explicar als alumnes la importància dels controls d'alcoholèmia i drogues en la conducta dels conductors així com la seva influència en els accidents de trànsit.

En grups de 8-10 alumnes, hi són presents en el controls d'alcoholèmia i drogo test que realitza la UIPA.

Aquesta tutoria és una de les millors valorades en el curs de formació dels jutges.

### Detecció de drogues UAB

L'Escola de Prevenció i Seguretat Integral (EPSI) de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), organitza un curs de "Detecció de Substàncies Psicotròpiques", realitzat dins de l'oferta de Formació Continuada del curs 2017-2018.

Els alumnes participen com observadors en controls d'alcoholèmia i drogo test que fa la UIPA.

### Pràctiques acadèmiques dels estudiants de criminologia de la Universitat de Barcelona a la UIPA de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

El Pla d'estudis d'alumnes de criminologia en pràctiques es va iniciar el curs 2014/15 de manera que aquest curs 2017/2018 serà el quart any que la Unitat de Prevenció per l'accidentalitat (UIPA) realitza aquest tipus de formació.



S'ha tutelat (amb un total de 150 hores) entre 4 i 6 alumnes de l'últim curs d'estudis de Criminologia de la Universitat de Barcelona.

### **Curs de substitució de sanció per curs de seguretat viària**

L'objectiu general d'aquesta acció formativa és modificar conductes per evitar accidents de trànsit.

Per assolir l'objectiu, els continguts a explicar es basen en:

- Sensibilitzar els assistents de la importància que té per a tots els conductors respectar les normes de circulació.
- Explicar les conseqüències negatives per a la seva integritat i de terceres persones, en què poden derivar les actituds no respectuoses d'aquestes normes.
- Informar als assistents de les normes relatives al trànsit.
- Adquirir coneixements bàsics sobre prevenció i seguretat viària.
- Reflexionar sobre els riscos que comporta la conducció.

Aquesta sessió compta amb la participació de l'Associació de víctimes per accidents de trànsit PAT, que aporta la seva visió.

### **Grups de treball amb la DGT**

La Guàrdia Urbana està participant en diferents grups de treball que ha convocat la DGT per aportar propostes en la modificació de l'actual Llei de Trànsit.

- Reincidentes i malalties limitatives en la conducció. Alcohol i drogues.
- Nova mobilitat activa. Ciutat. Restriccions mediambientals.
- Normes de circulació.
- Permís per punts: infraccions i cursos
- Velocitat.
- Aprenentatge al llarg de la vida. Educació viària.

### **Conveni de col·laboració amb la UPC**

La visió transversal de la seguretat viària ha de ser un dels eixos de les polítiques de seguretat viària per tal de donar una perspectiva ampla i general que permeti posar en marxa iniciatives i accions per assolir els objectius del Pla.

En aquest sentit, la visió acadèmica i tècnica de la Universitat Politècnica de Catalunya – Càtedra de Seguretat Viària, enriqueix el coneixement i a la vegada crearà sinèrgies de col·laboració i investigació.

L'acord permetrà posar en marxa accions en matèria de divulgació i millora del coneixement, investigació científica i avaluació de tecnologia desenvolupada per la Universitat amb la finalitat de millorar la seguretat viària a la ciutat de Barcelona.

### **Creació de la Comissió Municipal de Seguretat Viària**

Per tal de reforçar la coordinació i esforços, unificar criteris i acordar propostes i treballs, així com permetre i avaluar les accions realitzades s'ha creat la Comissió municipal de Seguretat Viària, un òrgan de treball de caràcter polític responsable del seguiment i impuls de les polítiques de seguretat viària a la ciutat de Barcelona.

Les funcions de la Comissió són les següents:

- Determinació de les polítiques de mobilitat i seguretat viària.
- Coordinació i seguiment del Pla local de seguretat viària.
- Anàlisi i seguiment de l'accidentalitat de la ciutat.
- Aprovació de les propostes legislatives proposades per la Taula de mobilitat i Guàrdia Urbana.
- Aprovació dels temes a tractar en el Fòrum de seguretat viària.
- Participació en matèria de seguretat viària en el marc del Pacte per la Mobilitat.
- Coordinació eficaç amb la DGT i el Servei Català de Trànsit per a treballar de forma conjunta les temàtiques de seguretat viària a la ciutat. Plantejament de la modificació, millora i actualització de la normativa en l'àmbit de la mobilitat.
- Realització de projectes comuns amb les entitats que treballen en l'àmbit de la seguretat viària i amb les associacions de víctimes d'accidents.
- Cooperació entre els diferents cossos policials implicats en seguretat viària: Guàrdia Urbana i Mossos d'Esquadra.
- Establir els mecanismes i procediment d'atenció a les víctimes d'un accident de trànsit que evitin una segona victimització.
- Aquelles accions que s'estimin per augmentar la seguretat viària.

### **» Pla de Mobilitat Urbana i Pla Local de Seguretat**

L'Ajuntament de Barcelona té com un dels seus principals objectius la reducció de les víctimes d'accidents de trànsit a la ciutat. La Seguretat Viària es treballa principalment a través de dos instruments de planificació: d'una banda el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018 i de l'altre el Pla Local de Seguretat Viària. Ambdós estableixen uns objectius concrets de reducció del nombre de morts i ferits greus en accident de trànsit (del 30% del nombre de morts i del 20% de ferits greus en accident de trànsit l'any 2018).

Aquests documents determinen la necessitat d'un canvi cultural en la percepció i la forma en que ens movem per la ciutat a través de 3 eixos d'acció destinats a aconseguir una millora en matèria de seguretat viària:

- El canvi modal cap el transport públic i els modes no motoritzats.
- El disseny de l'espai urbà per la prevenció dels accidents i la protecció dels modes de transport més vulnerables: vianants, bicicletes i motoristes.
- La sensibilització sobre els conceptes de seguretat viària i els mecanismes de control.

Eix de canvi modal: El PMU (2013-2018) per l'any 2018 proposa una disminució de la mobilitat en vehicle privat i un augment progressiu dels desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic. En aquest sentit, el canvi modal afavoreix una reducció del risc per aquests usuaris i per tant busca com a conseqüència directa una reducció en la sinistralitat. Cal garantir al mateix temps que els mitjans més sostenibles esdevinguin també els més segurs mitjançant una millora en el disseny de l'espai urbà.

Eix de disseny de l'espai urbà: Aquesta política ha de facilitar un espai ciutadà de convivència. Els usuaris de la via pública es mouen en un espai tradicionalment planificat per donar resposta a les necessitats dels conductors de turismes, tant en el disseny viari com en la seva gestió i per tant, cal aplicar nous criteris en el disseny i la gestió de l'espai públic per integrar les necessitats de tots els usuaris que comparteixen l'espai públic.

Eix de sensibilització i control: Des d'aquesta òptica es treballa sobre la percepció del risc i s'articulen totes les mesures de control necessàries per millorar la gestió i ús de la via pública per part de tots els actors implicats.

Durant el novembre de 2017 es va aprovar una declaració institucional al ple de l'ajuntament que fixava com una de les seves prioritats treballar per incrementar la seguretat viària a la ciutat, fent especial incís, en la disminució de les víctimes dels accidents de trànsit als carrers de Barcelona.

Es va manifestar el compromís per protegir els col·lectius més febles de la piràmide de la mobilitat i es va llençar un missatge contundent a tots els ciutadans que es desplacen per la ciutat de Barcelona en tot tipus de vehicles, i a peu, per tal que extremin la prudència i prenguin consciència de la importància dels valors del respecte, la responsabilitat i la convivència en la mobilitat.

Com a primer compromís d'aquesta declaració es demanava al proper Pla Local de Seguretat Viària i proper Pla de Mobilitat Urbana, la inclusió del concepte de *Visió 0*, amb totes les actuacions i mesures en matèria de millora de la seguretat de la mobilitat que es consideressin necessàries.

En base a aquests tres eixos el Govern municipal està treballant en les mesures següents:

### **Mesures estructurals pel canvi modal i milora de la seguretat a l'espai urbà**

- ✓ Increment d'espais pacífics a la ciutat. A través del Pla de rehabilitació integral els anys 2016 i 2017 s'han realitzat 54 actuacions amb més de 40M invertits entre 2016 i



2017, incrementant l'espai de plataformes úniques de prioritat pel vianant en 56mil metres quadrats i en 6,5mil la zona verda.

- ✓ Desplegament de les Superilles. Durant el 2017 s'ha consolidat el desplegament de la superilla del Poblenou com un espai de prioritat per vianants i han començat les obres de les superilles de Sant Antoni i la darrera fase de la de les Corts. Durant el 2018 veurem a més el desplegament d'altres superilles i àmbits pacificats en els districtes de Sants i Horta.
- ✓ Pla Estratègic de la Bici que pretén desenvolupar una infraestructura segura i diferenciada per aquest mitjà de transport a la ciutat, i que tota la ciutat compti amb un carril bici a menys de 300 m de casa:
  - Nous carrils bici sempre en calçada, per evitar precisament que les bicicletes no circulin per les voreres (65km de carrils bici en calçada)
  - Actuacions per alliberar les voreres de bicis i carrils bici: Carrer Pujades, Pg Sant Joan, Doctor Fleming
  - Canvi normatiu que prohibeix circular per les voreres si hi ha un carril bici, abans estava permès.
- ✓ En el marc de "L'Estratègia de la Bicicleta" també s'ha impulsat el Manual de disseny de carrils bici; aparcaments de bici segurs per a grans esdeveniments; subvencions per fomentar l'ús de la bici; el Bicihub; la licitació del nou Bicing; la certificació per edificis "amics de la bici" o la distribució urbana de mercaderies en bicicleta
- ✓ S'ha aprovat la Modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, en relació als vehicles de mobilitat personal. La nova regulació prohibeix la circulació d'aquest tipus de vehicles per les voreres i els carrers de xarxa bàsica, així com la seva conducció a menors de 16 anys.
- ✓ Millora de passos de vianants amb mesures de senyalització i semaforització:
  - Increment del nombre d'aparcaments per Senyalització d'aparcaments de motos i bicicletes abans dels passos de vianants, reubicació de contenidors, per augmentar la visibilitat.
  - Ampliació dels temps de verd per a vianants en cruïlles semaforitzades i instal·lació de semàfors de protecció per al vianant.
- ✓ Promoció de la mobilitat sostenible i segura als centres educatius. Durant el 2016 es va assolir la xifra de 90 centres amb aquesta infraestructura d'itinerari segur d'accés als centres educatius. Durant el 2017 s'han completat 13 camins escolars més.
- ✓ Desplegament final de la Nova Xarxa de Bus durant aquest any 2018. S'han posat en marxa una línia diagonal (D40) i tres línies verticals (V5, V29 i V31), arribant així a les



20 línies d'altres prestacions a la ciutat. El desplegament d'aquesta fase també implica modificacions de recorregut en un total de 8 línies de la ciutat i la creació de dues noves línies de proximitat. Entre la primavera i la tardor del 2018 s'implantaràn les 8 línies que resten de la Nova Xarxa de Bus, culminant la remodelació total de la xarxa.

- ✓ Increment de la inversió en el sistema de transport públic metropolità per millorar estructuralment l'oferta en període d'increment consolidat de la demanda de transport. També es va congelar el preu de la T-Jove i del títol per persones en situació d'atur.

## » Zones de concentració d'accidents

### Ordenades de major a menor accidentalitat amb víctimes

Carrer	Cruïlla
Av Diagonal	PI Mossèn Cinto Verdaguer
Av Diagonal	Pg Gràcia
Aragó	Pg Gràcia
Av Diagonal	Numància
Av Josep Tarradellas	Av Sarrià
Gran Via Corts Catalanes	Girona
Aragó	Lepant
Av Diagonal	Entença
Aragó	Pg Sant Joan
PI Cerda	
Aragó	Aribau
Aragó	Balmes
General Mitre	Via Augusta
Gran Via Corts Catalanes	Vilamari
Ronda Litoral	P.K. 13
Aragó	Roger de Llúria
Gran Via Corts Catalanes	Marina
Gran Via Corts Catalanes	Roger de Llúria
Av Diagonal	Dr. Marañón
Av Diagonal	Roger de Llúria
Av Roma	Entença
Gran Via Corts Catalanes	Sant Roc/Sant Germà
Pg Gràcia	Diputació
PI Glories	
Aragó	Padilla
Aragó	Av Meridiana
Aragó	Calabria

Aragó	Muntaner
Aragó	Rambla Catalunya
Av Diagonal	Mallorca
Av Diagonal	Via Augusta
Gran Via Corts Catalanes	Pau Claris
Isaac Newton	Av. Tibidabo
PI Tetuan (costat muntanya)	
Aragó	Nàpols
Aragó	Pau Claris
Aragó	PI Dr. Letamendi
Aragó	Viladomat
Aragó	Villarroel
Aribau	Av Diagonal
Av Diagonal	PI Reina Maria Cristina
Calabria	Gran Via Corts Catalanes
Comte D'Urgell	Gran Via Corts Catalanes
Gran Vía Corts Catalanes	353-361 (Ctra. La Bordeta)
Mallorca	Pg Gràcia
Ronda del Mig	P.K. 7 (entrada c/Constitució)
Av Diagonal	Casanova
Av Diagonal	Pau Claris
Balmes	Gran Via Corts Catalanes
Balmes	Valencia
PI Antonio Lopez	Pg Isabel II
PI Tetuan (costat mar)	
PI. Voluntaris Olímpics	
Roger de Llúria	Valencia
Ronda de Dalt	Entrada 9 a Llobregat
Ronda Litoral	Entrada 23
Aragó	Castillejos
Aribau	Diputació
Aribau	Mallorca
Consell de Cent	Independencia
Consell de Cent	Pau Claris
Espronceda	Perú
Felipe II	Clot
Gran Via Corts Catalanes	Padilla



Gran Via Corts Catalanes	Pg Gràcia
Gran Vía Corts Catalanes	Viladomat
Mallorca	Lepant
Rambla Catalunya	Provença
Rambla Catalunya	Valencia
Ronda de Dalt	P.K. 8 (Ambdós sentits)
Ronda de Dalt	P.K. 11