



Com es pot millorar la seguretat de la moto a les ciutats?

Projecte Safety 2 Share: Barcelona

8 de novembre de 2019

01

Motosharing: un fenomen a l'alça

Març 2016

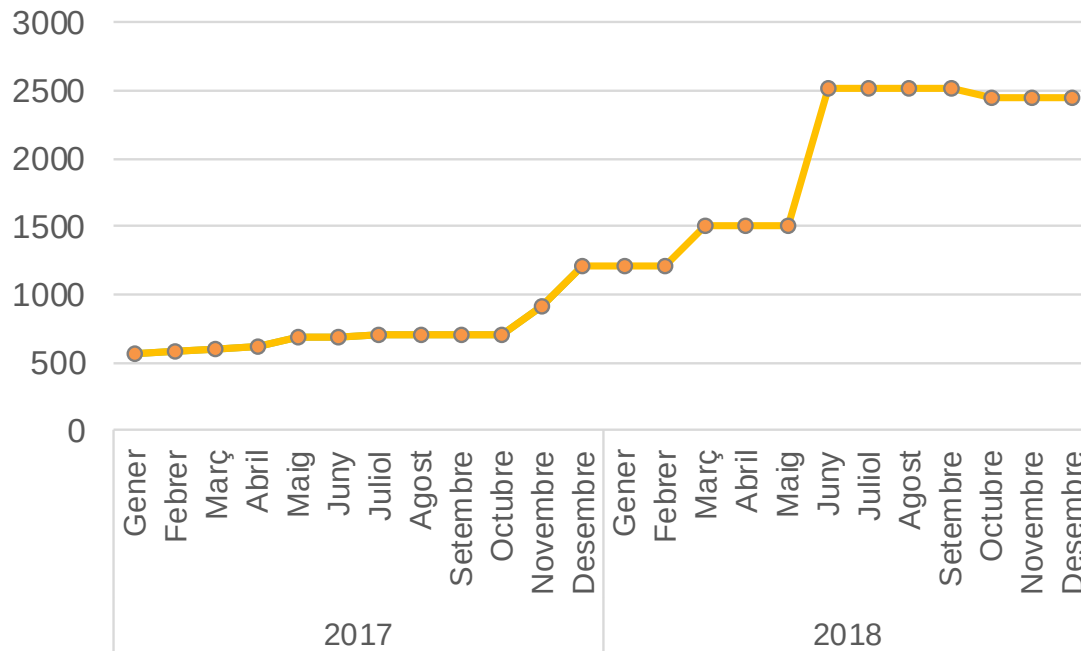
Inici motosharing a Barcelona

A partir de 2020

Noves llicències fins a +7.000 motos

Desembre 2018

2.500 motos de sharing



02

Codi de bones pràctiques



1 Reunions entre els actors implicats en la millora de la seguretat viària.

Administració / Control



Club de mobilitat



Serveis de motosharing



2 Aprovació d'un **CODI DE BONES PRÀCTIQUES**:

- ✓ Compartició de dades d'usuaris reincidents entre operadors
- ✓ Control del registre de conductors
- ✓ Casc com a eina de seguretat
- ✓ Valoració dels horaris de servei a les nits dels caps de setmana
- ✓ Establiment de KPIs

3

Inclusió del codi a la sol·licitud de llicència:

el Periódico

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

**Las motos compartidas de BCN
vetarán a los clientes incívicos**

LA VANGUARDIA

**Tarjeta roja a los usuarios
incívicos de moto de alquiler**

**Barcelona vetarà els usuaris incívics
de motos i bicis compartides**

ara.cat

03

Objectius i metodologia



Els objectius de l'estudi són:

- Analitzar l'**accidentalitat i les infraccions penals** dels usuaris dels serveis de *motosharing* en comparació amb les motos en propietat.
- Comparar el comportament d'ambdós tipus d'usuaris a l'hora de circular, comprovant el **compliment de la normativa i conductes de risc**.
- Avaluar i recomanar actuacions per millorar i **conscienciar als motoristes en temes de seguretat viària**, tant per ells com per als altres usuaris de la via.

La informació s'ha obtingut:

- Dades d'accidentalitat i infraccions penals de la Guàrdia Urbana
- Estudi observacional del RACC.



04

Resultats



Accidentalitat

Des de la seva aparició no hi ha hagut cap víctima mortal entre els usuaris del *motosharing* a Barcelona.

Tenint en compte que els vehicles de *sharing* fan més desplaçaments que els de propietat privada, s'ha calculat el volum de víctimes i accidents per cada 100.000 desplaçaments.

El rati d'accidentalitat i victimització lleu té uns índex similars (millor la del motosharing en cas que facin més de 5 o 6 viatges diaris per moto). De greu i mortal està per sota.

Dades 2017 i 2018	Moto privada	Motosharing	Cada 100.000 desplaçaments			
			Moto privada	Motosharing		
				4 viatges/ moto al dia	6 viatges/ moto al dia	8 viatges/ moto al dia
Morts	21	0	0,004	0,0	0,0	0,0
Ferits greus	323	2	0,1	0,0	0,0	0,0
Ferits lleus	13.718	143	2,4	3,6	2,4	1,8
Accidents	11.978	124	2,6	3,1	2,1	1,5

Accidentalitat

Les principals **causes directes** que s'apliquen a la responsabilitat del conductor coincideixen en els dos tipus de mobilitat.

Causa directa imputable al conductor	PROPIETAT		MOTOSHARING	
	2017 i 2018		2017 i 2018	
Manca d'atenció a la conducció	1.681	13%	29	19%
No respectar distàncies	1.577	12%	21	14%
Gir indegut o sense precaució	1.853	14%	18	12%
Canvi de carril sense precaució	1.464	11%	12	8%
Desobeir altres senyals	892	7%	10	7%
Avançament defectuós/improcedent	581	4%	8	5%
Desobeir semàfor	1.138	9%	7	5%
Manca precaució incorporació circulació	535	4%	5	3%
Manca precaució efectuar marxa enrera	111	1%	3	2%
No respectat pas de vianants	124	1%	2	1%
No cedir la dreta	173	1%	1	1%
Altres, desconeguda, no determinada	3.066	23%	35	23%
Total	13.242	100%	151	100%

Accidentalitat

Les principals **causes mediates** que s'apliquen a la responsabilitat del conductor mostren com **l'alcoholèmia i les drogues o medicaments** tenen un % més elevat en usuaris de motosharing, tot i la baixa mostra.

L'excés de velocitat com a causa concurrent és nul en els accidents de motosharing.

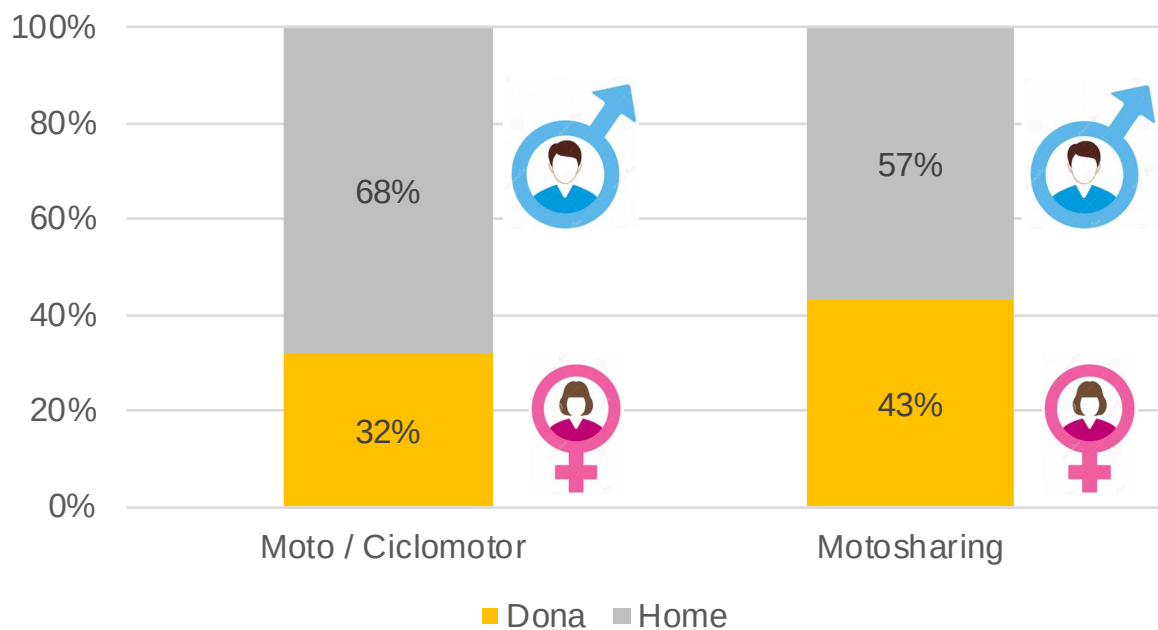
Causa mediata imputable al conductor	PROPIETAT		MOTOSHARING	
	2017 i 2018		2017 i 2018	
Alcoholèmia	233	55%	7	70%
Drogues o medicaments	23	5%	2	20%
Calçada en mal estat	105	25%	1	10%
Excés de velocitat o inadequada	44	10%	0	0%
Factors meteorològics	9	2%	0	0%
Objectes o animals a la calçada	9	2%	0	0%
Total	174	100%	1	100%

Font: Dades de la Guàrdia Urbana de Barcelona (2018)

Perfil d'usuari accidentat

Diferències en l'accidentalitat segons del gènere del conductor

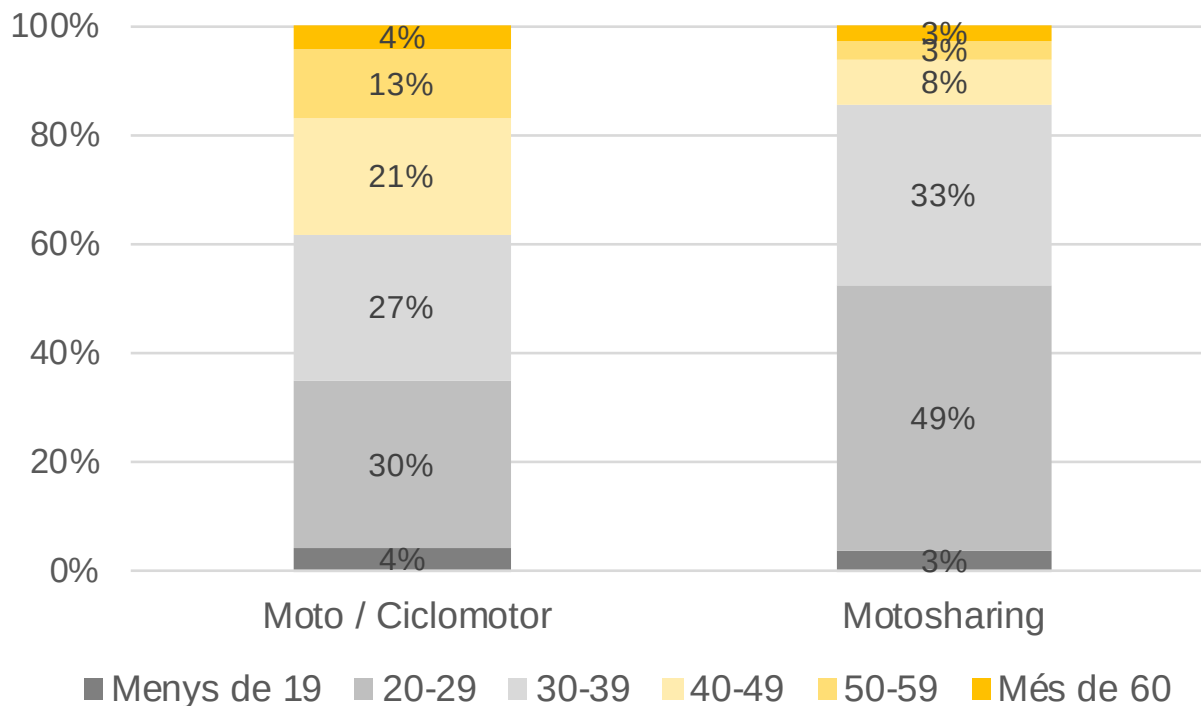
Les dones amb moto de propietat representen un terç de les víctimes d'accidents (32%), mentre que al *motosharing* representen el 43% de les accidentades.



Perfil d'usuari accidentat

Diferències en l'accidentalitat segons l'edat del conductor

Els accidentats del *motosharing* són més joves que els de moto privada, **el 52% enfront del 34% tenien menys de 30 anys**. Aquest fet està en línia amb l'edat mitjana dels usuaris d'una i altra modalitat d'ús.

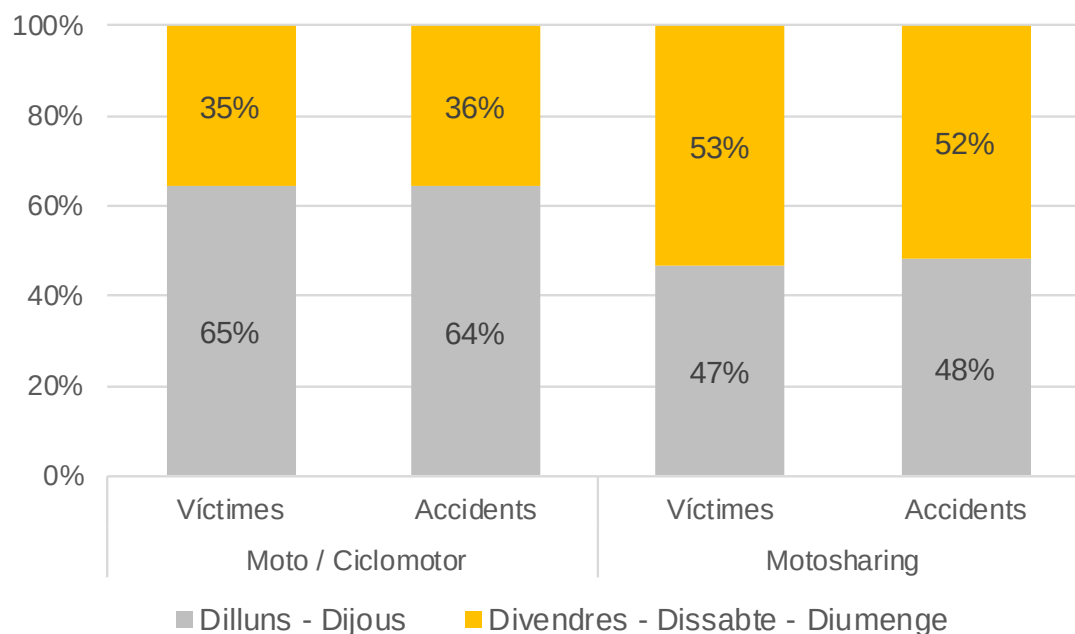


Perfil d'usuari accidentat

Diferències en l'accidentalitat segons el dia de la setmana

Els motoristes amb vehicle propi pateixen més accidents i tenen més víctimes els dies laborables (de dilluns a divendres).

Per contra, les dades dels usuaris de *motosharing* revelen que aquests tenen més accidents i més víctimes els caps de setmana, indicant un ús d'aquest mitjà més vinculat a l'oci.

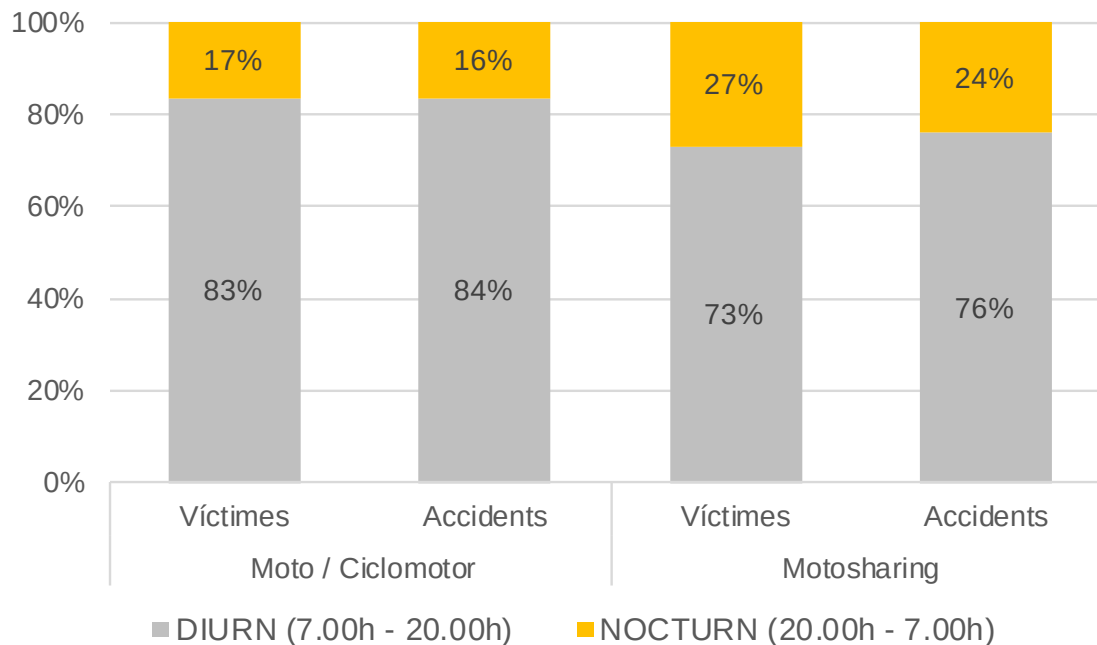


Perfil d'usuari accidentat

Diferències en l'accidentalitat segons l'hora del dia

Els usuaris de *motosharing* van tenir un 8% més d'accidentalitat nocturna respecte a les motos en propietat, un 24% enfront a un 16%.

Aquesta dada també indica un ús vinculat a l'oci més intens en el cas del motosharing que la moto en propietat.

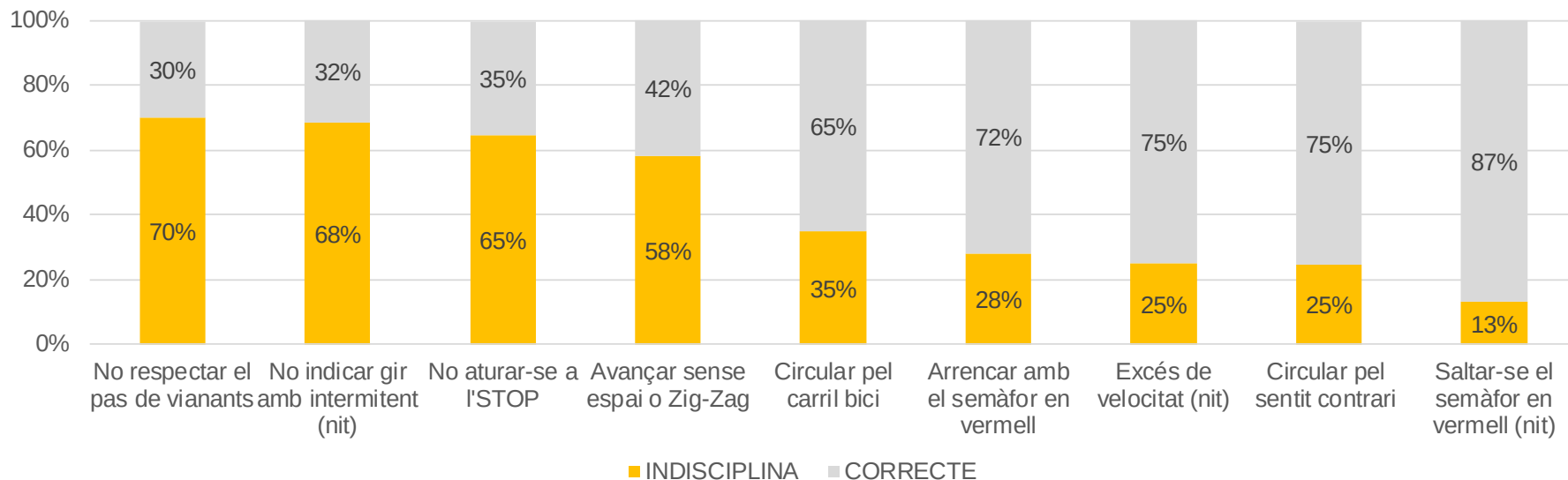


Comportament dels usuaris

Diferències en l'accidentalitat segons l'hora del dia

Hi ha quatre comportaments en els que es supera el 50% de conductes de risc dels 3.600 casos observats (moto + motosharing):

- No respectar el pas de vianants (70%)
- No indicar el gir amb intermitent (a la nit) (68%)
- No aturar-se a l'STOP (65%)
- Avançar sense espai o zig-zag (58%)

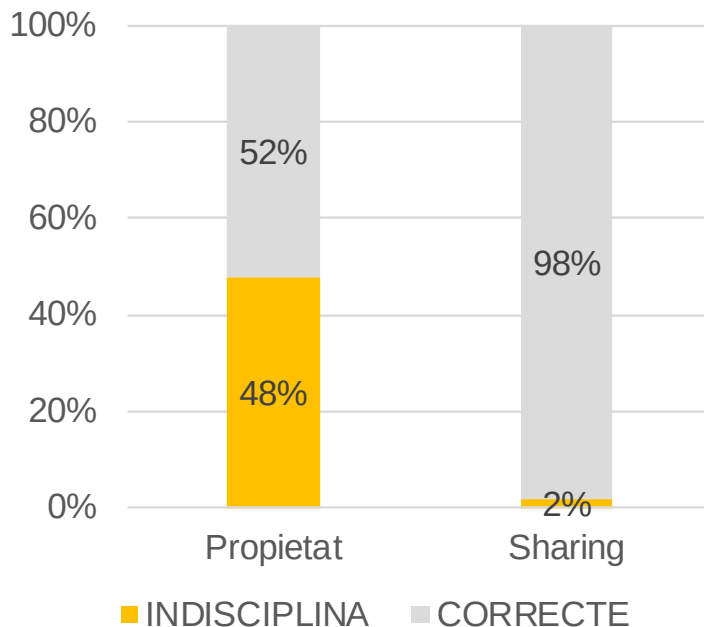


Comportament dels usuaris

Respectar els límits de velocitat

Els usuaris de *sharing* respecten el límit de 50km/h (en part degut a les limitacions de velocitat de les motos de sharing), mentre que el 48% dels propietaris superen la velocitat de la via.

- La velocitat de circulació dels usuaris que compleixen el límit és de 41,8 km/h.
- Els que superen el límit de velocitat ho fan amb una mitjana de 56,5 km/h.

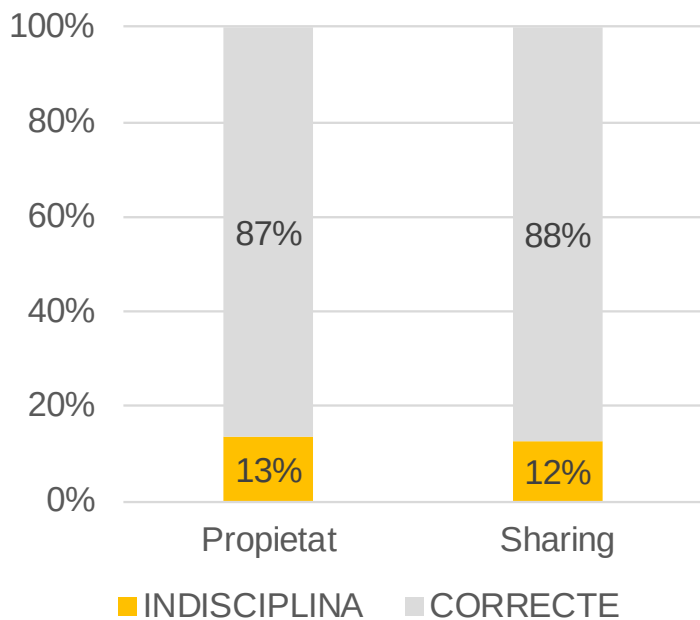


Comportament dels usuaris

Saltar-se el semàfor en vermell

Passa ràpidament quan el semàfor ja és en fase d'àmbar o en vermell.

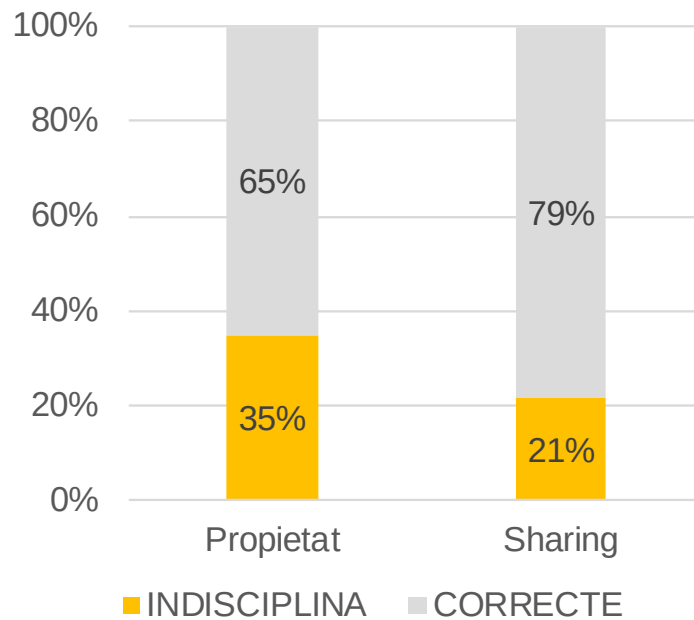
Hi ha un 13% de motoristes propietaris i el 12% d'usuaris de *sharing* realitzen aquesta pràctica de risc.



Arrencar amb el semàfor en vermell

Arrencar abans de posar-se verd.

El 35% dels conductors de moto privada i el 21% dels usuaris de *sharing* arrenquen a la fase de vermell abans de que el semàfor es posi verd.



Conclusions

- L'accidentalitat global dels usuaris de motosharing és similar als usuaris de moto en propietat, així com les causes directes d'accident.
- Els accidents del motosharing mostren diferències vers l'accidentat en moto particular:
 - Major participació de la dona.
 - Usuaris més joves
 - Doble usuari de motosharing: laborable + dia, i cap de setmana + nit
- Els comportaments de risc dels usuaris de vehicles a dues rodes a motor tenen molt marge de millora, tant els que van en moto en propietat com els de sharing.
- Tot i que els comportaments dels usuaris de motosharing són iguals o millors, es tendeix a un efecte còpia dels usuaris amb més experiència.
- És necessari que els nous serveis de mobilitat de la ciutat segueixin les directrius de seguretat viària.

05

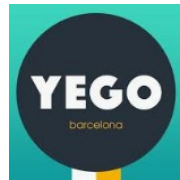
Campanya de conscienciació



Quin és l'objectiu?

- Posicionar el motosharing com un **mode de mobilitat segur** en la ciutat mitjançant una campanya de conscienciació als usuaris:
 - Vídeo a l'aplicació de motosharing per visionar en el moment de registrar-se.
 - Tríptic informatiu dins la moto amb normes i consells.

Qui participa?



Qui dóna suport a la iniciativa?

- La FIA i Pirelli recolzen la campanya de conscienciació i, després dels avenços a Barcelona, la repliquen a la ciutat de Milan.



Gràcies per la vostra col·laboració!

