

Disminueix la sinistralitat greu a la ciutat en un 13% respecte l'any 2019

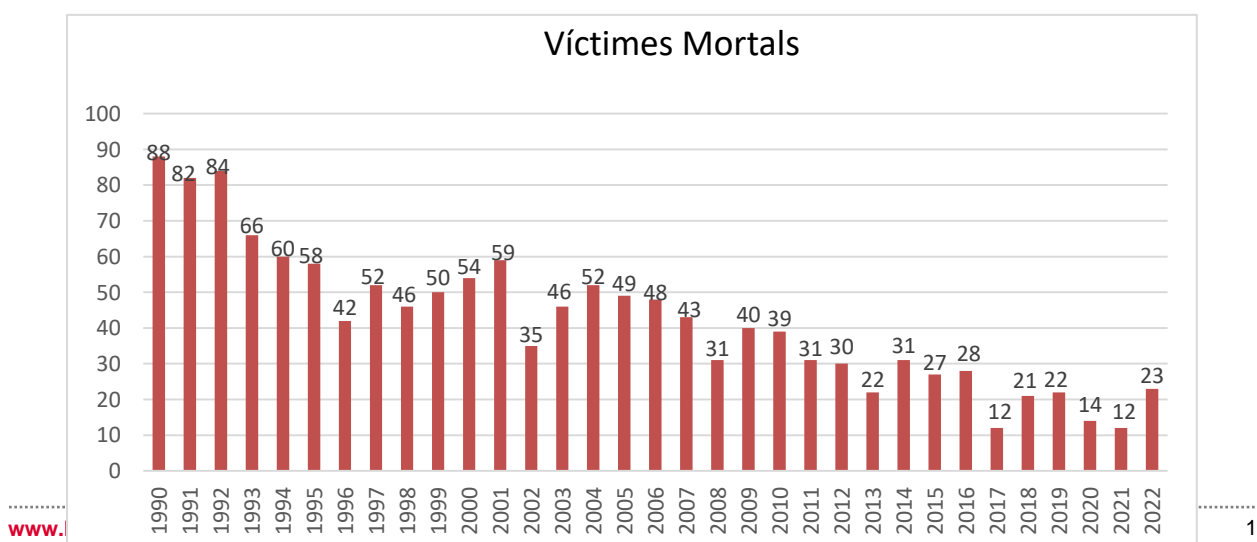
- » L'any passat es van produir un 22% menys de sinistres de trànsit a la ciutat respecte l'any 2019
- » 23 persones van perdre la vida en sinistres de trànsit, 16 dels quals eren conductors de motocicletes i ciclomotor

Durant l'any 2022 la Guàrdia Urbana de Barcelona va intervenir en un total de 7.202 sinistres de trànsit amb víctimes a la ciutat, un 22, 15% menys respecte l'any 2019 i un 2,78% més si comparem les xifres amb l'any 2021 (molt marcat per les restriccions de mobilitat a causa de l'emergència sanitària).

Respecte el nombre de ferits, i comparant amb l'any 2019 la xifra ha disminuït en un 23,58%.

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Número accidents | 9.251 | 5.715 | 7.007 | 7.202 | -22,15% |
| Nombre de ferits | 11.832 | 7.205 | 8.862 | 9.042 | -23,58% |
| Ferits lleus | 11.630 | 7.064 | 8.696 | 8.870 | -23,73% |
| Ferits greus | 202 | 141 | 166 | 172 | -14,85% |
| Víctimes mortals | 22 | 14 | 12 | 23 | 4,55% |
| Total víctimes sinistres de trànsit (ferits lleus + ferits greus + víctimes mortals) | 11.854 | 7.219 | 8.861 | 9.065 | -23,53% |
| Sinistralitat greu (morts + ferits greus) | 224 | 155 | 178 | 155 | -12,95% |

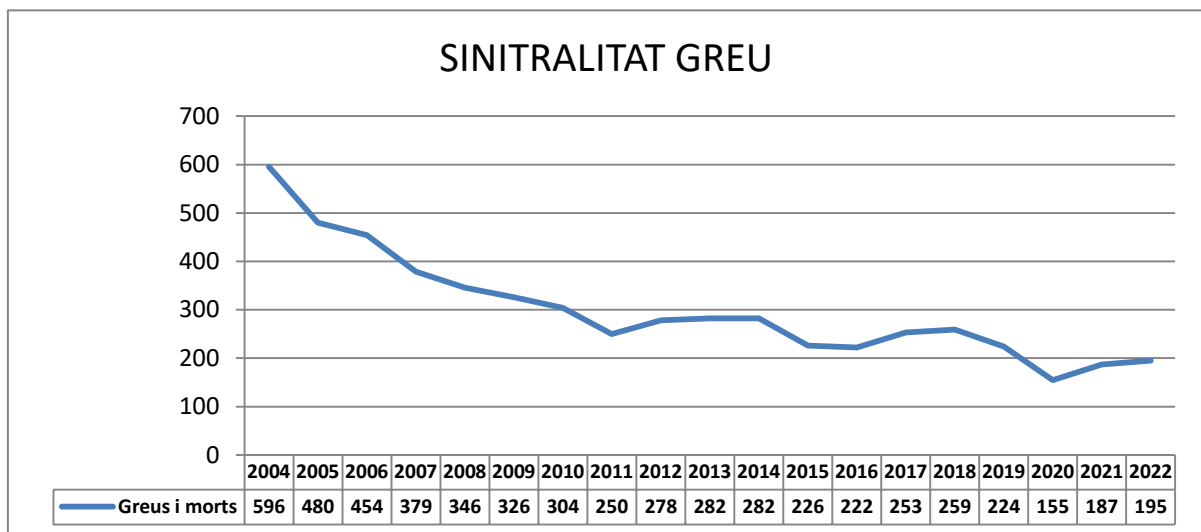
L'any passat van morir en sinistres de trànsit un total de 23 persones. El col·lectiu amb l'índex més alt de mortalitat durant 2022 van ser els conductors (17) que representen el 73,91% de persones mortes per sinistres de trànsit. Quinze eren conductors de motocicletes, un de ciclomotor i un conductor d'un turisme. També va perdre la vida cinc vianants i el passatger d'un turisme. Del total de víctimes mortals, 17 van ser homes i 6 dones.



» Sinistralitat greu

La sinistralitat greu són aquells sinistres de trànsit que han provocat víctimes mortals o lesionats greus.

L'any passat es van produir un total de 195 sinistres de transit greus un 12,95% menys que l'any 2019, sent la tercera xifra més baixa des del 2004. La xifra més baixa és la de l'any 2020 seguida per la de l'any 2021, anys marcats per les restriccions de mobilitat.



» Ferits greus

L'any passat es van produir un total de 172 lesionats greus en sinistres de trànsit (més de 24 hores hospitalitzats), dels quals

| Tipologia de vehicle | Conductor/a | | | Vianant | | | Passatger/a | | |
|----------------------|-------------|------|------|---------|------|------|-------------|------|------|
| | 2019 | 2021 | 2022 | 2019 | 2021 | 2022 | 2019 | 2021 | 2022 |
| Motocicleta | 101 | 84 | 81 | 19 | 17 | 18 | 10 | 9 | 4 |
| Ciclomotor | 10 | 4 | 8 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| Bicicleta | 9 | 6 | 8 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Turisme | 7 | 3 | 3 | 17 | 7 | 18 | 6 | 3 | 2 |
| VMP | 3 | 6 | 5 | 2 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Autobús/Autocar | 0 | 0 | 0 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 1 |
| Furgoneta | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| Camió | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Taxi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 |
| Altres | | | 1 | 3 | 4 | 2 | | | 1 |

» **Col·lectius vulnerables**

La suma dels ferits greus dels col·lectius vulnerables (conductors i passatgers de vehicles dues rodes a motor, ciclistes, VMP, vianants) suposen el 85% del total dels ferits greus.

| Col·lectius vulnerables | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Motoristes | 122* | 93 | 85 | -30,33% |
| Ciclomotors | - | 7 | 11 | - |
| Vianants | 50 | 41 | 54 | 8,00% |
| Ciclistes | 9 | 6 | 8 | -11,11% |
| VMP | 3 | 6 | 5 | 66,67% |
| Total | 184 | 144 | 163 | -11,41% |

(Motoristes + ciclomotor)

» **Vehicles implicats en sinistres de trànsit**

L'any passat van disminuir en un 22,22% el número de vehicles implicats en sinistres de trànsit respecte l'any 2019.

Per tipologia de vehicles, els vehicles lleugers de quatre rodes (turismes, furgonetes i taxis) representen el 35,11% de vehicles implicats en sinistres de trànsit seguits pels V2RM amb un 31,79% de vehicles implicats.

Per una altra banda, augmenta la presència dels VMP en els sinistres de trànsit en més del 78% respecte l'any 2019 i representen el 6,43% del total de vehicles.

| Vehicles | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|
| Turisme | 6.737 | 4.821 | 4.748 | -29,52% |
| Motocicleta | 5.856 | 4.122 | 4.299 | -26,59% |
| Furgoneta | 1.138 | 919 | 871 | -23,46% |
| Bicicleta | 782 | 831 | 793 | 1,41% |
| VMP amb motor | 488 | 750 | 870 | 78,28% |
| Ciclomotor | 922 | 522 | 470 | -49,02% |
| Autobús | 541 | 329 | 364 | -32,72% |
| Altres | 1.637 | 402 | 431 | -73,67% |
| Taxi | 613 | 330 | 492 | -19,74% |
| Camió | 261 | 206 | 187 | -28,35% |
| Total | 17.388 | 13.232 | 13.525 | -22,22% |

» Classes de sinistres

La principal classe de sinistre l'any 2022 va ser per abast. Aquesta classe de sinistres continua igual que en anys anteriors i són estretament relacionats per la manca d'atenció, per no respectar les distàncies de seguretat i per conduir amb una velocitat inadequada.

La col·lisió lateral ocupa el segon lloc. Aquests impactes guarden relació amb els canvis de carril i de direcció. La tercera classe és la col·lisió fronto-lateral, on tenen a veure els factors com la preferència de pas a les cruïlles (semàfors, stop, cediu el pas, etc.). Els atropellaments estan relacionats amb no respectar el pas de vianants i amb creuar fora del pas de vianants) i per últim las caigudes de vehicles de dues rodes.

| Principals classes sinistres | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|------------------------------|------|------|------|------------|
| Abast | 2324 | 1810 | 1798 | -22,63% |
| Col·lisió lateral | 2342 | 1625 | 1740 | -25,70% |
| Col·lisió fronto-lateral | 1832 | 1396 | 1289 | -29,64% |
| Atropellament | 1225 | 838 | 930 | -24,08% |
| Caiguda al terra (2 rodes) | 916 | 646 | 632 | -31,00% |

» Causes dels sinistres de trànsit

Les causes dels sinistres de trànsit 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 el sinistre de trànsit però no en són la causa principal. En el mateix sinistre de trànsit poden concórrer diverses causes a la vegada.

» Causa directa o principal

La principal causa directa i relacionada amb la sinistralitat dels vianants és per no obeir el semàfor que li afecta en fase vermella, juntament per creuar per fora del pas habilitat per a vianants.

| Causa Vianant | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|---------------------------------|------|------|------|------------|
| Desobeir semàfor | 230 | 182 | 184 | -20,00% |
| Creuar por fora pas de vianants | 234 | 161 | 171 | -26,92% |
| Transitar a peu per la calçada | 50 | 47 | 35 | -30,00% |
| Altres | 153 | 79 | 113 | -26,14% |

Quant a la causa conductors, igual que altres anys continua la manca d'atenció a la conducció i no respectar les distàncies de seguretat com les causes principals de sinistralitat.

| Causa del conductor | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Manca d'atenció a la conducció | 1.509 | 1.649 | 1.625 | 7,69% |
| No respectar les distàncies | 1.253 | 986 | 1.031 | -17,72% |
| Gir indegut o sense precaució | 1.132 | 860 | 873 | -22,88% |
| Desobeir semàfor | 891 | 749 | 716 | -19,64% |
| Canvi de carril sense precaució | 883 | 598 | 620 | -29,78% |
| Desobeir altres senyals | 656 | 544 | 506 | -22,87% |
| No respectar pas de vianants | 352 | 265 | 226 | -35,80% |
| Manca precaució, incorporació a la circulació | 258 | 249 | 233 | -9,69% |
| Avançament defectuós/improcedent | 314 | 288 | 300 | -4,46% |
| Manca precaució en efectuar marxa enrere | 175 | 139 | 128 | -26,86% |
| No cedir la dreta | 92 | 76 | 61 | -33,70% |
| Envair calçada contrària | 37 | 42 | 41 | 10,81% |
| Fallada mecànica o avaria | 10 | 18 | 13 | 30,00% |
| Altres | 1.577 | 864 | 963 | -38,93% |
| No determinada | 647 | 615 | 586 | -9,43% |

» **Causas indirectes o mediatas**

La presència d'alcohol a la sinistralitat viària continua com principal causa mediata.

| Causas mediatas | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Alcoholèmia | 307 | 264 | 225 | -26,71% |
| Calçada en mal estat (<i>taques d'oli, sorra, etc.</i>) | 85 | 57 | 53 | -37,65% |
| Drogues o medicaments | 29 | 19 | 6 | -79,31% |
| Estat de la senyalització | 2 | 6 | 5 | 150,00% |
| Excés de velocitat o inadequada | 45 | 34 | 29 | -35,56% |
| Factors Meteorològics | 5 | 11 | 4 | -20,00% |
| Objectes o animals a la calçada | 16 | 18 | 18 | 12,50% |

» **Denúncies per prevenir la sinistralitat**

Les causes dels sinistres 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 sinistre per tal de prevenir-los i reduir el nombre de víctimes.

Durant l'any passat es van detectar un total de 14.307 conductors que conduïen sota els efectes de l'alcohol o substàncies estupefaents, una mitjana de 39 al dia.

| Denúncies | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Alcoholèmies realitzades | 49.194 | 46.162 | 52.919 | 7,57% |
| Alcoholèmies positives administratives | 7.117 | 6.754 | 9.191 | 29,14% |
| Alcoholèmies penals | 1.284 | 1.423 | 2.176 | 69,47% |
| Drogo test realitzats | 3.616 | 4.858 | 5.426 | 50,06% |
| Drogo test positius administratius | 1.923 | 2.376 | 2.933 | 52,52% |
| Drogo test penals | 0 | 3 | 7 | - |

» **Infraccions dinàmiques**

La Guàrdia Urbana prioritza la correcció d'infraccions dinàmiques que tenen una incidència directa en la sinistralitat.

| Polícia de circulació | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Excés velocitat (radars) | 347.173 | 358.097 | 278.133 | -19,89% |
| Foto vermell | 44.343 | 40.509 | 30.866 | -30,39% |
| Vehicle SCDI* | 2.355 | 4.075 | 11.222 | 376,52% |
| Semàfors | 18.075 | 21.363 | 22.909 | 26,74% |
| Pas de vianants | 720 | 601 | 598 | -16,94% |
| Distraccions | 18.729 | 21.618 | 18.802 | 0,39% |
| Girs indeguts | 7.887 | 5.677 | 5.218 | -33,84% |

També s'han interposat 50 denúncies penals per conducció temerària amb risc per a la seguretat vial i 1.369 per conduir sense disposar del carnet de conduir.

*El SCDI – Sistema de captació dinàmica d'imatges – és un vehicle destinat a denunciar les conductes de risc en moviment. El seu àmbit territorial d'actuació són les Rondes i vies d'accés.

» **Denúncies vehicles de mobilitat personal**

Davant l'augment de la presència de vehicles de mobilitat personal en els sinistres de trànsit i amb l'objectiu de reduir el nombre de víctimes i la gravetat de les lesions, la Guàrdia Urbana de Barcelona va reforçar durant tot l'any passat els dispositius específics per controlar el correcte ús i circulació dels cicles, bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes. També han estat objecte de control les obligacions dels conductors d'altres tipus de vehicles a motor i vianants en relació als ciclistes i als conductors del VMP.

Durant l'any passat la Guàrdia Urbana va dur a terme accions de control en relació a la circulació general principalment dels patinets elèctrics per la ciutat. Es van posar 21.030

denúncies a usuaris particulars de vehicles de mobilitat personal que circulaven incomplint la normativa municipal.

| Vehicles de mobilitat personal | 2019 | 2021 | 2022 | 2019-2022% |
|--|--------------|---------------|---------------|-------------------|
| Circulació de risc | 2.731 | 10.361 | 13.389 | 390,26% |
| Elements de seguretat | 695 | 1285 | 604 | -13,09% |
| Circular per llocs que no corresponen | 2.731 | 6.951 | 6.981 | 155,62% |
| Velocitat | 23 | 38 | 38 | 65,22% |
| Estacionament | 366 | 30 | 18 | -95,08% |
| Total | 6.546 | 18.665 | 21.030 | 221,26% |

» Zones de concentració d'accidents

La Guàrdia Urbana estudia la coincidència dels sinistres de trànsit en els llocs per tal d'analitzar les seves causes i proposar millores per reduir la sinistralitat.

Els criteris per determinar una zona de risc són:

- 10 o més sinistres amb lesionats.
- A una distància de 15 metres entre ells.
- Durant un interval de 12 mesos.

Els 418 sinistres detectats a les 34 zones de risc suposen el 5,80% del total anual de sinistres de trànsit amb lesionats a la ciutat.

| Carrer | Cruïlla | Nombre de sinistres de trànsit |
|---------------------------|-------------------|---------------------------------------|
| Rda. General Mitre | C Ganduxer | 20 |
| G.V. Corts Catalanes | C Comte Urgell | 19 |
| G. V. Corts Catalanes 304 | - | 17 |
| C Aragó | C Roger de Llúria | 15 |
| C Aragó | C Sicília | 14 |
| C Aragó | C Pau Claris | 14 |
| C Ciències | C Llobregós | 14 |
| G. V. Corts Catalanes 353 | - | 14 |
| C Aragó | P Gràcia | 13 |
| C Valencia | P Gracia | 13 |
| Av. Diagonal | C Roger de Llúria | 13 |
| G V Corts Catalanes 583 | - | 13 |
| C Valencia | C Balmes | 13 |



| | | | |
|---------|-----|---|----|
| C Aragó | 187 | - | 13 |
|---------|-----|---|----|

» » **Prevenir la sinistralitat de manera transversal**

En paral·lel a l'actuació de la Guàrdia Urbana, el Govern municipal treballa de manera transversal per reduir la sinistralitat a la ciutat.

Un dels factors que més influeixen com a causa indirecta sobre els sinistres, i que agreugen els seus efectes, és l'excés de velocitat. En aquest context, i com un element més per garantir el compliment dels límits en matèria de velocitat, l'Ajuntament de Barcelona ha fet una aposta per dotar-se d'aquest sistema de control automàtic dels excessos de velocitat, d'acord amb els objectius que marca el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2024 i el Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2019-22.

Així, el darrer any s'ha desplegat un nou sistema de radars a dins de la ciutat que ha incorporat un total de 4 ubicacions amb radars de tram i 17 ubicacions amb radars de punt, situades principalment en entorns escolars. Els radars s'han sumat als que ja existien a les Rondes i als accessos de la ciutat.

Per informar al màxim a la ciutadania i fer una implantació progressiva s'ha deixat un període de quatre mesos durant els quals aquests dispositius han estat funcionant sense sancionar, informant només de la velocitat a la qual se circulava. Passat aquest període, aquest mes de gener els nous radars de punt han iniciat el seu funcionament habitual i s'ha començat a denunciar a aquelles persones que incompleixin la normativa.

Des de la seva posada en marxa, el passat dia 16 de gener i fins el dia 6 de febrer, els nous radars de punt han posat una mitjana global de 686 sancions per dia. Amb les darreres dades disponibles s'ha observat una reducció de les denúncies de l'entorn del 40% en relació als primers dies de funcionament.

Un altre dels col·lectius sobre els quals es treballa és el de motoristes i, en aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona i la DGT han signat un acord de col·laboració amb l'objectiu de disminuir de manera dràstica la sinistralitat associada a aquests vehicles.

Entre els punts de l'acord hi ha el compromís d'augmentar el coneixement sobre com es desplacen els usuaris d'aquest tipus de vehicles; fomentar la posada en marxa de projectes pilot que permetin incidir sobre els riscos viaris d'aquest col·lectiu i ampliar el treball conjunt entre administracions, societat civil i empreses

En aquest marc, aquest mes de gener, l'Ajuntament de Barcelona i BIT Habitat, juntament amb Fira de Barcelona i la DGT han llançat el primer repte urbà per disminuir la sinistralitat de les motocicletes. El projecte guanyador rebrà 100.000 euros per subvencionar un projecte pilot durant 18 mesos.

Finalment, i en relació als vehicles de mobilitat personal, aquest mes de febrer també està previst portar a aprovació inicial la modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles per adaptar-la a les normatives estatals i fer obligatori que els usuaris i les usuàries de VMP utilitzin el casc.



La proposta de modificació també inclou que l'ús dels patinets elèctrics sigui unipersonal i que ni aquests vehicles ni les bicicletes no puguin circular per les voreres, a excepció de les zones especialment habilitades. El text clarifica els espais per on poden circular els vehicles de mobilitat personal i les condicions en les quals ho han de fer amb l'objectiu d'incrementar la seguretat viària entre aquest col·lectiu i la resta d'actors de la piràmide de la mobilitat.