

Es consolida els descens dels sinistres de trànsit i dels ferits a la ciutat de Barcelona

- » L'any passat 8.482 persones van resultar lesionades en sinistres de trànsit a la ciutat, un 3,5% menys que l'any anterior
- » Onze persones van perdre la vida en sinistres de trànsit l'any 2024, nou menys que l'any anterior
- » Augmenta més del 7% la sinistralitat greu entre els col·lectius considerats vulnerables (conductors i passatgers de vehicles de dues rodes a motor, ciclistes, VMP i vianants)
- » L'Ajuntament de Barcelona treballa en l'elaboració de Plans de Seguretat Viària per cada un dels 10 districtes de la ciutat

Durant l'any 2024 la Guàrdia Urbana de Barcelona va intervenir en un total de 6.708 sinistres de trànsit amb lesionats a la ciutat, un 2,39% menys respecte les mateixes dades de l'any anterior. Aquesta tendència descendent també s'observa en el nombre total de ferits, que han disminuït un 3,44%, passant de 8.784 a 8.482.

Aquestes dades reflecteixen una evolució generalment positiva amb una disminució de la majoria d'indicadors de sinistres de trànsit.

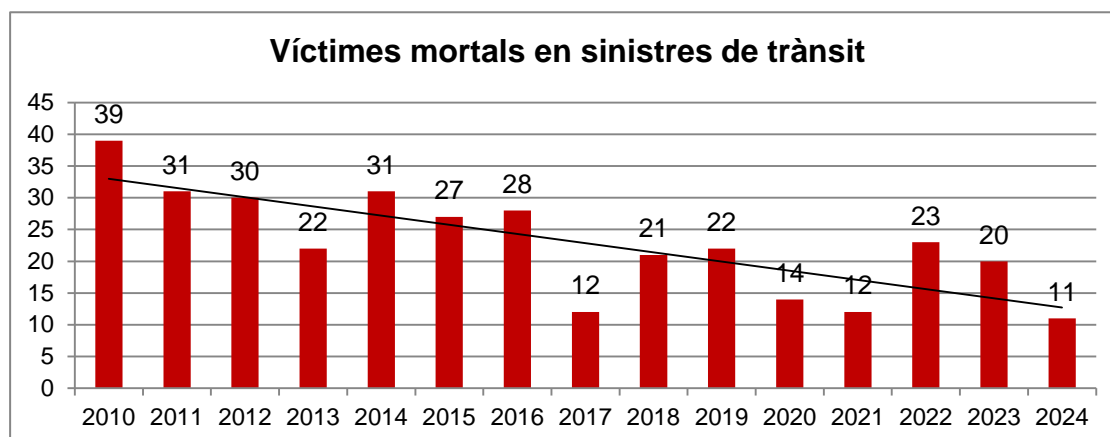
Un dels indicadors més destacats és la reducció del nombre de víctimes mortals dins de les primeres 24 hores, que ha baixat de 20 el 2023 a 11 el 2024, representant una caiguda significativa del 45%.

En general, el nombre de ferits ha disminuït un 3,44% respecte a l'any anterior, tot i que els ferits greus augmenten més del 6%.

Fets coneguts per sinistres de trànsit	2023	2024	2023-2024%
Nombre de sinistres	6.872	6.708	-2,39%
Nombre de ferits	8.784	8.482	-3,44
- Ferits Lleus (ingressats < 24 hores)	8.556	8.240	-3,69%
- Ferits Greus (> 24 hores)	228	242	6,14%
Víctimes Mortals	20	11	-45%
Total víctimes en sinistres de trànsit (ferits lleus + ferits greus + víctimes mortals)	8.804	8.493	-3,53%

L'any passat van morir en sinistres de trànsit un total d'11 persones. El col·lectiu amb l'índex més alt de mortalitat durant 2024 van ser els conductors (7) que representen el 64% de les persones mortes (cinc conductors de motocicleta, un conductor de VMP, un de camió), seguit del col·lectiu de passatgers (3 dels quals un era el passatger d'una moto, el d'una furgoneta i

d'un turisme), que representen el 27%. Els vianants (1) representen el 9%. Del total de víctimes mortals, 9 van ser homes i 2 dones.



» **Ferits greus (hospitalitzats més de 24 hores)**

La sinistralitat greu contempla els sinistres de trànsit que han provocat víctimes mortals o lesionades greus i en el que la persona, arran de les lesions patides, ha resultat hospitalitzada més de 24 hores.

L'any passat es van produir un total de 235 sinistres greus, en els quals 242 persones van resultar lesionades de gravetat. Aquesta quantitat representa un augment del 6,14% respecte a l'any anterior.

El tipus de vehicle en el que circulaven les persones que han resultat ferides greu o que han estat implicats en el resultat de la lesió com poden ser en els atropellament són:

Fets coneguts per tipus de vehicle	Conductor/a		Vianant		Passatger/a	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Motocicleta	93	103	10	17	14	12
Ciclomotor	6	3	0	0	1	0
Bicicleta	26	19	4	5	0	0
Turisme	6	4	22	24	4	3
VMP	11	14	4	5	0	0
Autobús/Autocar	0	0	4	7	8	7
Furgoneta	0	0	4	7	0	1
Camió	0	0	7	3	0	0
Taxi	0	1	2	3	0	0
Quadricicle <75cc	0	1	0	0	0	0
Tricicle	1	1	0	0	0	0
Altres vehicles a motor	0	0	1	2	0	0

» **Col·lectius vulnerables**

La suma dels ferits greus de col·lectius vulnerables (conductors i passatgers de vehicles de dues rodes a motor, ciclistes, VMP i vianants) suposen 225 persones, un 93% del total dels ferits greus.

Fets coneguts amb col·lectius vulnerables	2023	2024	2023-2024%
Motoristes	107	115	7,48%
Ciclomotors	7	3	-57,14%
Vianants	58	73	25,86%
Ciclistes	26	19	-26,92%
VMP	11	14	27,27%
Tricycle	1	1	0,00%
Total	210	225	7,14%

» **Vehicles implicats en sinistres de trànsit**

L'any passat van disminuir en un 12,85% el nombre de vehicles implicats en sinistres de trànsit respecte l'any 2023.

Per tipologia de vehicles, els lleugers de quatre rodes (turismes, furgonetes i taxis) representen el 46% de vehicles implicats en sinistres de trànsit seguits pels vehicles de dues rodes (V2RM), amb un 34,06%.

La implicació dels VMP en els sinistres vials ha disminuït a un 21,78% respecte a l'any 2023 i representen un 4,86% del total de vehicles.

Fets coneguts amb vehicles	2023	2024	2023-2024%
Turisme	5.364	4.408	-17,82%
Motocicleta	4.334	3.928	-9,37%
Furgoneta	983	858	-12,72%
Bicicleta	734	786	7,08%
VMP	776	607	-21,78%
Ciclomotor	383	318	-16,97%
Autobús	475	426	-10,32%
Taxi	400	478	19,50%
Camió	198	201	1,52%
Altres	657	456	-30,59%

Total	14.304	12.466	-12,85%
-------	--------	--------	---------

Altres vehicles comprenen: ambulàncies, autocaravanes, camions >3,5 tones, maquinària d'obres, Pick-up, quadricicles < i > 75cc, tots terrenys, tractors camions, trens o tramvies, tricicles.

» Classes de sinistres

La principal classe de sinistre l'any 2024 va ser per abast. Igual que en anys anteriors, és la principal causa de sinistralitat vial. L'abast està relacionat estretament per la manca d'atenció a la conducció, per no respectar les distàncies de seguretat que permet detenir el vehicle amb seguretat i per conduir amb velocitat inadequada o superior per la via que circula el vehicle.

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 s'inclou els factors humans de no respectar la preferència de pas a les cruïlles (semàfors, stops, cediu el pas o la dreta, etc.). Els atropellaments guarden relació amb no respectar el pas de vianants i per creuar fora del pas habilitat.

Principals classes sinistres	2023	2024	2023-2024%
Abast	1.763	1.820	3,23%
Col·lisió lateral	1674	1.584	-5,38%
Col·lisió fronto-lateral	1193	1.169	-2,01%
Atropellament	916	881	-3,82%
Caiguda al terra (2 rodes)	561	489	-12,83%

» Causes dels sinistres de trànsit

Causa directa o immediata

Les causes immediates o directes són aquelles que intervenen directament a que l'accident s'hagi produït. Són les causes que provoquen una alteració del reconeixement, una incorrecta identificació dels elements de la via o una presa incorrecte de decisions. i la infracció es produeix.

Normalment, la imprudència està relacionada amb la causa directa. Alguns exemples de causes directes són els excessos de velocitat, la infracció a les normes de trànsit, les maniobres o gir indeguts, la manca de senyalització a la conducció, efectuar un avançament incorrecte, etc.

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

Fets coneguts per causes vianants	2023	2024	2023-2024%
Transitar a peu per la calçada	47	64	36,17%
Desobeir semàfor	180	162	-10,00%
Creuar por fora pas de vianants	144	141	-2,08%
Altres	84	87	3,57%

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:

Fets coneguts per causa conductor	2023	2024	2023-2024%
Manca d'atenció a la conducció	1.601	1.542	-3,69%
No respectar les distàncies	965	984	1,97%
Gir indegut o sense precaució	792	694	-12,37%
Desobeir semàfor	626	673	7,51%
Canvi de carril sense precaució	634	602	-5,05%
Desobeir altres senyals	437	442	1,14%
No respectar pas de vianants	241	217	-9,96%
Manca precaució, incorporació a la circulació	228	182	-20,18%
Avançament defectuós/improcedent	285	255	-10,53%
Manca precaució en efectuar marxa enrere	104	116	11,54%
No cedir la dreta	71	60	-15,49%
Envair calçada contrària	22	23	4,55%
Fallada mecànica o avaria	12	16	33,33%
Altres	957	897	-6,27%
No determinada	587	526	-10,39%

Causas indirectes o mediatas

Les causes mediatas o indirectes són aquelles que no són la causa directa de l'accident però que han influït per a que es produeixi. Les causes indirectes o mediatas són els estats de la persona o de l'entorn que afecten contraproductivament a les habilitats del conductor.

Alguns exemples de causes indirectes són el consum d'alcohol o drogues, l'estat de la calçada, la velocitat inadequada, l'estat de la senyalització, les condicions meteorològiques adverses, etc.

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

Fets coneguts amb causes mediates	2023	2024	2023-2024%
Alcoholèmia	198	168	-15,15%
Calçada en mal estat (<i>taques d'oli, sorra, etc..</i>)	51	34	-33,33%
Drogues o medicaments	7	17	142,86%
Estat de la senyalització	3	4	33,33%
Excés de velocitat o inadequada	20	30	50,00%
Factors Meteorològics	3	10	233,33%
Objectes o animals a la calçada	14	21	50,00%

» **Denúncies per prevenir la sinistralitat**

La seguretat viària constitueix un dels pilars fonamentals per garantir una mobilitat segura i sostenible a les nostres vies. En aquest context, les denúncies de trànsit i la instrucció d'atestats vinculats a infraccions viàries esdevenen eines essencials per prevenir accidents i protegir la vida dels usuaris de la via pública.

Prevenició de la sinistralitat vial	2024
Alcoholèmies realitzades	49.603
Alcoholèmies positives	7.302
Alcoholèmies penals	1.703
Proves de drogotest positives	2.853

Aquestes mesures tenen com a objectiu principal corregir comportaments de risc, fomentar el compliment de les normes de circulació i promoure una convivència respectuosa entre tots els actors de la mobilitat. Així mateix, les denúncies per infraccions i l'elaboració d'atestats permeten identificar patrons de perillositat, intervenir de manera estratègica en punts crítics i avançar cap a una reducció progressiva de la sinistralitat.

Atestats instruïts per delictes contra la seguretat vial	2024
Alcoholèmia positiva	1.599
Negar-se a sotmetre's a les proves d'alcohol	226
Negar-se a sotmetre's a les proves de substàncies psicotròpiques o tòxiques	14
Conduir amb temeritat manifesta	58
Conduir sense permís (no tenir)	1.166
Conduir sense permís per pèrdua de punts	488
Conduir sense permís per resolució judicial	172
Drogues o psicotròpics	23

Homicidi per imprudència	7
Lesions i imprudència	316
Abandonament del lloc de l'accident	26

A través d'un enfocament preventiu i correctiu, la combinació d'aquestes accions contribueix no només a reduir els sinistres viaris, sinó també a millorar la qualitat de vida i a consolidar una cultura de responsabilitat en l'espai públic. Aquesta estratègia reforça el compromís amb la ciutadania amb l'objectiu de construir ciutats més segures i sostenibles per a tothom.

Polícia de circulació - administratiu	2024
Excés velocitat (radars) *fins mes de novembre 2024	239.000
Foto vermell	16.446
Vehicle SCDI	4.829
Denúncies de trànsit de semàfors	17.704
Denúncies de trànsit per pas de vianants	429
Denúncies de trànsit per distraccions	15.208
Denúncies de trànsit per girs indeguts	5.201

» 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 286 sinistres detectats a les 24 zones de risc representen el 4,26% del total anual de sinistres de trànsit amb lesionats a la ciutat.

Carrer	Cruïlla	Nombre de sinistres de trànsit
Gran Via Corts Catalanes	c/ Aribau	21
c/ Aragó	c/ Muntaner	16
Av. Josep Tarradellas	Av. Sarrià	15
c/ Villarroel	c/Aragó	15
B-20 km. 10,5		13
Gran Via Corts Catalanes	c/ Sardenya	13
Ronda General Mitre, 76		12

Av. Tibidabo	c/ Isaac Newton	12
Gran Via Corts Catalanes	c/ Selva de Mar	12
B-20 km. 9		11
B-20 km. 10		11
Pg. Vall d'Hebron	Av. Jordà	11
c/ Aragó	c/ Aribau	11
Av. Paral·lel	Portal Santa Madrona	11
c/ Lepant	c/ Aragó	11
Av. Litoral	c/ Bac de Roda	11
Av. Diagonal, 579		10
Av. Diagonal	c/ Entença	10
Plaça d'Espanya		10
c/ Balmes	Av. Diagonal	10
Gran Via Corts Catalanes	c/ Urgell	10
Av. Diagonal	c/ Roger de Llúria	10
Pg. de Gràcia	c/ Aragó	10
c/ Aragó	c/ Roger de Llúria	10

» Nou Pla Local de Seguretat Viària 2025-2030

L'Ajuntament de Barcelona aprovarà inicialment el nou Pla Local de Seguretat Viària 2025-2030 (PLSV) a la Comissió de Presidència, Drets de Ciutadania, Participació, Seguretat i Prevenció que tindrà lloc demà.

Aquest Pla, juntament amb el Pla de Mobilitat Urbana són les eines de planificació de la mobilitat i la seguretat viària a la ciutat i treballen conjuntament per assolir una mobilitat més sostenible, equitativa i eficient, i que alhora redueixi el risc de sinistralitat.

L'actualització del Pla ha de servir per fer front als nous reptes que cal afrontar en matèria de mobilitat sense afectar la seguretat viària i mantenir la tendència a la baixa de la sinistralitat.

La seguretat viària té un impacte profund en la qualitat de vida i el desenvolupament sostenible de les ciutats, i és essencial per tenir ciutats més segures i habitables. Així, davant el ferm compromís de Barcelona de fer front al problema de la sinistralitat viària i de mantenir-se com una ciutat capdavantera en la lluita per l'eradicació de les víctimes mortals i greus de trànsit, l'Ajuntament promou el PLSV assumint una de les estratègies amb més influència a nivell internacional per reduir la sinistralitat viària: la «Visió Zero», i estableix, per al 2030, s'haurà de reduir el nombre de víctimes mortals i ferides greument un 50%, respecte del 2019.

El nou PLSV es fonamenta en quatre **critèris bàsics d'actuació**:

- Prevenció prioritària dels sinistres amb major lesivitat
- Determinar mesures específiques per a usuaris vulnerables
- Resoldre de forma prioritària les problemàtiques o casuístiques d'accident que agrupen un nombre elevat de sinistres a l'any

- Treballar de forma específica i ad hoc en els casos amb víctimes mortals.

Les propostes de mesures del PLSV estan classificades en base als pilars d'actuació de l'anomenat Sistema Segur, que entén que la vida i la salut no tenen preu i que, per tant, no pot existir la dicotomia entre mobilitat i seguretat. Així, la reducció dels temps de desplaçament no pot tenir associat el cost d'una major assumpció de riscos per a la seguretat viària. Si bé aquesta filosofia admet que els errors sempre poden passar i que, per tant, l'ocurrència de sinistres és inevitable, el fet que es produeixi una pèrdua de vides o de capacitats físiques a causa de la mobilitat és intolerable.

El Sistema Segur divideix les accions en **cinc pilars bàsics** per tal de reduir la sinistralitat: **velocitats segures, carrers segurs, vehicles segurs, comportaments segurs i resposta post-col·lisió.**

Cal prioritzar les accions més efectives a les àrees on generin major impacte preventiu:

1. Eliminar el perill
2. Substituir el perill per una opció menys perillosa
3. Separar les persones del perill mitjançant la construcció d'elements de protecció i seguretat per delimitar espais exclusius per a cadascun dels usuaris de la via.
4. Canviar la manera en què la gent afronta el perill afavorint el canvi en el comportament humà per tal que minimitzi la probabilitat d'exposar-se al perill.
5. Elements de seguretat personal: l'últim recurs és que les persones siguin les que es protegeixin a si mateixes a partir de l'ús del casc, guants, armlles reflectants, etc.

En línia amb els objectius a assolir en el marc d'intervenció del Sistema Segur les mesures a aplicar s'agrupen en cinc grups:

- **Velocitats segures:** la velocitat és un dels factors que més agreuja la gravetat dels sinistres i la lesivitat de qui els pateix. Per tant, la seva reducció en els entorns urbans és una de les estratègies més eficaces en la millora de la seguretat viària:
 - Incorporar models de carrer que incentivin la reducció de la velocitat
 - Reconfigurar les onades verdes a les vies de la ciutat
 - Avaluar el desplegament de la xarxa de radars
- **Carrers segurs:** el disseny de l'entorn i la infraestructura perquè sigui indulgent amb els errors redueix la gravetat de les lesions:
 - Integrar els diferents perfils d'edat en el disseny dels carrers
 - Aplicar la perspectiva de gènere en el disseny i la planificació urbana
 - Eixamplar la pacificació de carrers
 - Actualitzar el manual de disseny de vies ciclistes
 - Millorar les interseccions
 - Auditar en clau de seguretat viària els elements de la via
 - Consolidar el disseny segur entorns sensibles
 - Protegir els vulnerables a les vies ràpides

- **Vehicles segurs:** la mida, el pes i la velocitat dels vehicles impacten sobre la sinistralitat i les seves conseqüències més greus. La seguretat viària passa per fomentar el canvi modal cap a mitjans de transport i vehicles menys perillosos:
 - Promoure el canvi modal
 - Guiar la introducció de VMP, bicicletes i nous cicles
 - Encarrilar l'establiment del tramvia al centre de la ciutat
 - Treballar per la seguretat de les flotes de sharing
 - Optimitzar la seguretat als vehicles de transport públic i de la flota municipal
 - Gestionar el redimensionament dels vehicles
 - Conduir el desenvolupament de vehicles connectats i autònoms

- **Comportaments segurs:** la manera en què les persones fan ús de la via pública és un factor clau per a una convivència segura:
 - Divulgar campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària
 - Analitzar els comportaments infractors
 - Segmentar els controls policials
 - Mantenir la formació en seguretat viària en escoles i instituts
 - Continuar la formació viària al llarg del cicle vital
 - Orientar els nouvinguts i turistes
 - Controlar els comportaments en vehicles de Sharing
 - Fomentar l'elaboració de plans de seguretat viària als centres de treball
 - Formar conductors professionals en estratègies per a una conducció segura a la ciutat
 - Reduir l'assetjament viari
 - Entrenar la convivència entre persones usuàries i esportistes

- **Resposta post-col·lisió:** per minimitzar les seqüeles de les persones ferides, és necessari garantir una resposta ràpida i efectiva dels serveis d'emergència, així com una xarxa de suport posterior per a les víctimes i els seus familiars:
 - Agilitzar els temps de resposta davant emergències
 - Acompanyar les víctimes de sinistres i familiars
 - Enfortir la comunicació entre agents del món de la seguretat viària
 - Sensibilitzar professionals policials i judicials en seguretat viària
 - Educar infractors i prevenir les conductes reincidents

Properes mesures

Barcelona està organitzada territorialment en 10 districtes, cadascun amb característiques úniques quant a densitat de població, morfologia, ús del sòl i infraestructures viàries, cosa que té efectes sobre el trànsit, la distribució modal i la seguretat viària, tant en la freqüència com en el tipus de sinistres.



Per aquest motiu, és fonamental comprendre les dinàmiques específiques de cada zona de la ciutat i realitzar un Pla de Seguretat Viària per a cada districte (PSVD) que permeti una millor planificació i execució de mesures de prevenció i intervenció, així com la implementació de solucions més precises, optimitzant els recursos disponibles i garantint la reducció dels accidents i les seves conseqüències. En aquest sentit s'analitzaran els principals trams de concentració de i s'hi aplicaran les intervencions necessàries per millorar la seguretat viària, fetes a mida a les necessitats i característiques de cada districte, i amb un termini d'execució i un pressupost ajustats.

Està previst **desenvolupar un Pla de Seguretat Viària a les Rondes (PSVR)**. Per les seves característiques úniques, les Rondes mereixen un tractament a part, ja que suposa incorporar propostes de regulació de la velocitat i protocols d'emergència. Aquest Pla, a més, es farà en col·laboració amb la resta de municipis afectats.