

desembre 2013

# Pla local de seguretat viària de Barcelona 2013-2018



**Ajuntament de Barcelona**  
**Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat**  
**Pl. Carles Pi i Sunyer, 8-10**  
**08002 Barcelona**  
**[www.bcn.cat/mobilitat](http://www.bcn.cat/mobilitat)**

## **REDACCIÓ DEL PLA**

Ingeniería de Tráfico SL (INTRA)  
Consultors de Mobilitat  
C. Diputació, 211 entresòl  
08011 Barcelona  
[www.intrasl.net](http://www.intrasl.net)



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Desembre 2013

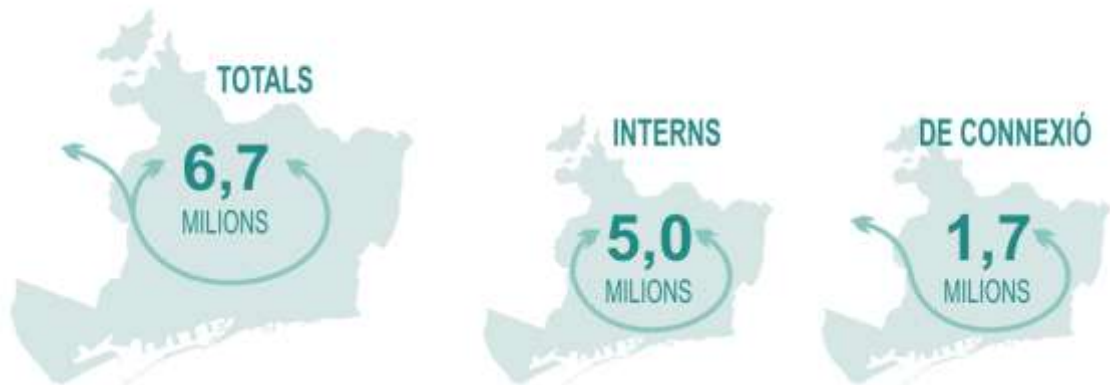
## 1. MOBILITAT A BARCELONA

Cada dia es produeixen a Barcelona 6,7 milions de desplaçaments, dels quals 5 milions són interns a la ciutat.

Un **44% de la mobilitat es produeix a peu**, un valor que arriba al 57% en els desplaçaments interns.

El parc de vehicles censats arriba als 970.000 vehicles, dels quals un **31% són vehicles motoritzats de dues rodes**.

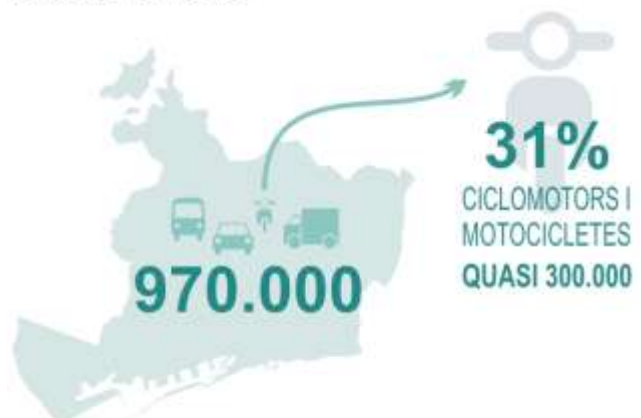
### DESPLAÇAMENTS DIARIS NÚMERO DE VIATGES



### DESPLAÇAMENTS DIARIS DISTRIBUCIÓ MODAL



### PARC DE VEHICLES



## 2. EL MUNICIPI I L'ACCIDENTALITAT

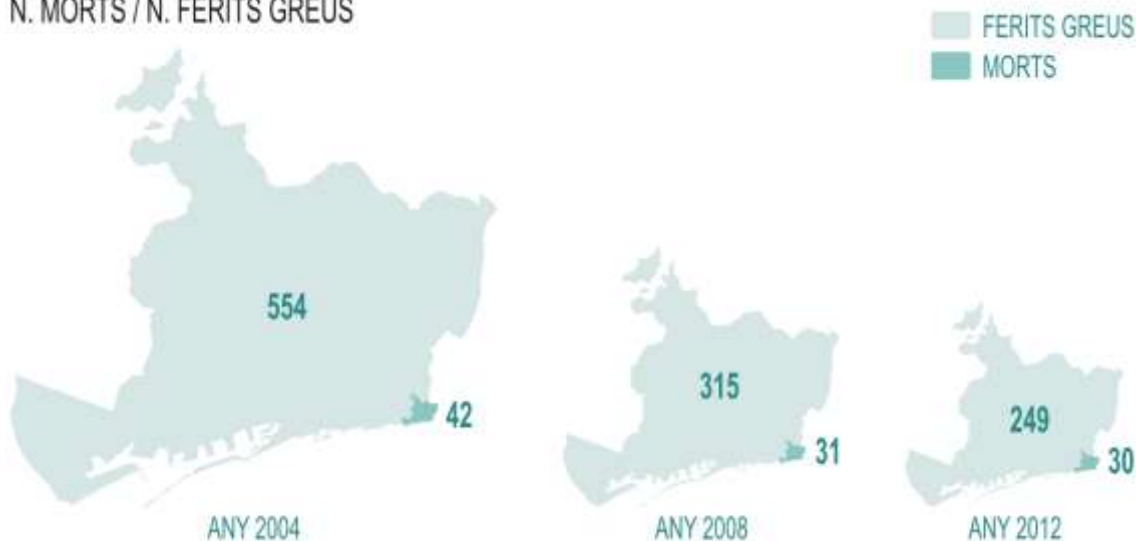
L'accidentalitat urbana a Barcelona mostra una **tendència descendent** en els últims anys, en línia amb l'objectiu de l'anterior Pla de seguretat de disminució de les víctimes causades pels sinistres de trànsit.

El **nombre de morts i ferits greus mostra una decreixement** anual des de l'any 2004, tot i el repunt de víctimes greus del 2012 respecte al 2011. S'ha passat d'una situació amb 31 víctimes mortals i 218 greus a Barcelona l'any 2011, a 30 víctimes mortals i 249 greus l'any 2012. Caldrà prestar atenció al **repunt d'accidents registrat l'any 2012 a la ciutat**, per tal de tornar a recuperar la tendència decreixent.

N. ACCIDENTS / N. VÍCTIMES



N. MORTS / N. FERITS GREUS



### 3. BARCELONA DINS DEL MARC CATALÀ



L'any 2012 s'han produït a Catalunya 16.150 accidents amb víctimes en zona urbana, amb 80 morts i 20.828 ferits.

El nombre de morts ha disminuït un 17% entre 2010 i 2012, amb un índex de mortalitat aquest últim any de l'1,1. En canvi, augmenta lleugerament el nombre de ferits, amb un índex de 275.

A Barcelona en el mateix període es produeix una disminució més marcada de la mortalitat (-23%), però la taxa per càpita segueix sent més elevada que la mitjana catalana (1,9). En canvi, es produeix un augment en la taxa de ferits (+2%), que és més de dues vegades superior respecte a la mitjana catalana.

**A Barcelona es causen el 53% dels ferits i el 38% dels morts registrats en zona urbana al total de Catalunya.**

### 4. COMPARATIVA AMB ALTRES CIUTATS EUROPEES

En comparació amb altres ciutats europees, Barcelona l'any 2010 (any del qual es disposa de dades comparatives) mostrava un positiu acostament als valors europeus pel que fa a l'índex de mortalitat en accidents en ciutat.

En canvi, es mantenen uns valors de lesivitat elevada, si es considera el total de víctimes en accident.



---

## 5. LA CIUTAT I LES RONDES

Dins de Barcelona poden distingir-se dues àrees en funció de la configuració i mode de conducció diferenciats: la zona de ciutat i les rondes. Les singularitats dels dos espais diferencien clarament les possibles intervencions del Pla en cada àmbit.

Les rondes registren un 6% de l'accidentalitat de Barcelona, mentre que el 94% es produeix dins de la ciutat.

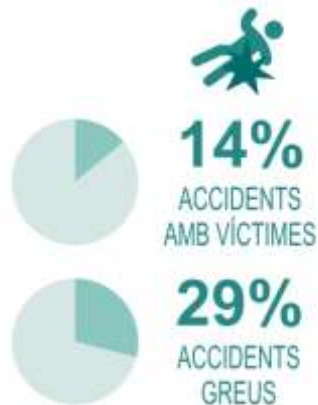
### ACCIDENTALITAT CIUTAT / RONDES





## 6. GRUPS DE RISC A LA CIUTAT DE BARCELONA

### ATROPELLAMENTS



### MOTOCICLETES



El plantejament del Pla es basa en l'anàlisi de les diferents circumstàncies que envolten a victimització per tal de detectar les principals problemàtiques sobre les que és **prioritari** el disseny i aplicació d'estratègies d'actuació.

L'objectiu és evidenciar grans grups d'accidents amb víctimes en circumstàncies similars, on la resolució d'una problemàtica comuna suposi la reducció d'un important nombre de víctimes.

De la caracterització de les víctimes implicades en sinistres se'n desprèn que els **vianants ferits en atropellaments i els usuaris de motocicletes implicats en accidents** formen dos col·lectius amb major vulnerabilitat a la ciutat i amb una casuística pròpia.

A Barcelona, un 14% dels accidents amb víctimes i un **29% dels accidents greus o mortals** en el període 2010-2012 han estat **atropellaments**.

El 32,7% de les víctimes greus o mortals registrades a la ciutat en el període 2010-2012 han estat causades per atropellaments. L'any 2012 van causar 12 vianants víctimes mortals i 64 vianants ferits greus.

Les **motocicletes** es troben implicades en un 29% dels sinistres i en un **37% dels accidents greus**. L'any 2012, entre conductors i passatgers de motocicletes hi van haver 13 morts i 121 ferits greus en accidents.

## 7. USUARIS VULNERABLES

El càlcul de risc d'accident a Barcelona per diversos grups d'usuaris s'estableix amb la relació existent entre l'accidentalitat i la mobilitat relativa de cada grup.

Les dades posen de manifest la **major sinistralitat dels usuaris de motocicletes (conductors i passatgers), per sobre de la resta de mitjans de transport, junt amb bicicletes, ciclomotors i vianants**.

Aquesta major sinistralitat es tradueix en un major risc d'accidentalitat per als usuaris en funció dels modes de transport que seleccionin, i respon a les categories considerades com a **usuaris vulnerables**.





## 8. OBJECTIUS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA

Des de l'any 2004 fins el 2011 es registra a la ciutat de Barcelona una constant reducció del nombre de víctimes causades en sinistres de trànsit i del nombre de víctimes greus i mortals.

L'any 2012, però, hi ha una desviació d'aquesta tendència que posa de manifest la conveniència d'actualitzar les polítiques de seguretat viària a la ciutat, mantenint els projectes en curs però buscant nous àmbits d'intervenció prioritària.

### OBJECTIUS GENERALS

El Pla ha de treballar en el context de les polítiques catalanes de seguretat viària i és en aquest marc que es planteja, com a objectius del PLSV de Barcelona, la reducció del **30% el nombre de morts i del 20% de ferits greus en accidents de trànsit l'any 2018 respecte del 2012.**



La protecció dels vianants ha de ser la prioritat en la planificació de la ciutat de Barcelona.

Els atropellaments de vianants representen actualment un terç dels accidents greus o mortals de la ciutat, i han causat l'any 2012 un total de 12 vianants morts i 64 vianants ferits greus.



És el grup d'usuaris de la xarxa viària que mostra el major creixement del nombre de víctimes en els últims anys. L'augment de víctimes és superior a l'increment de la mobilitat en aquest mitjà en ciutat, evidenciant-se la necessitat de noves mesures de prevenció.



Els usuaris de motocicletes és el col·lectiu amb el major risc d'accident a la xarxa viària de Barcelona (fins a 4 vegades superior al dels conductors de turismes, en relació amb nombre de desplaçaments diaris en ciutat).

Es tracta del mitjà de transport amb major implicació en accidents greus i mortals (al voltant del 40% dels implicats).

L'any 2012 van morir 13 usuaris de motocicletes en ciutat, i 121 van resultar ferits greus.

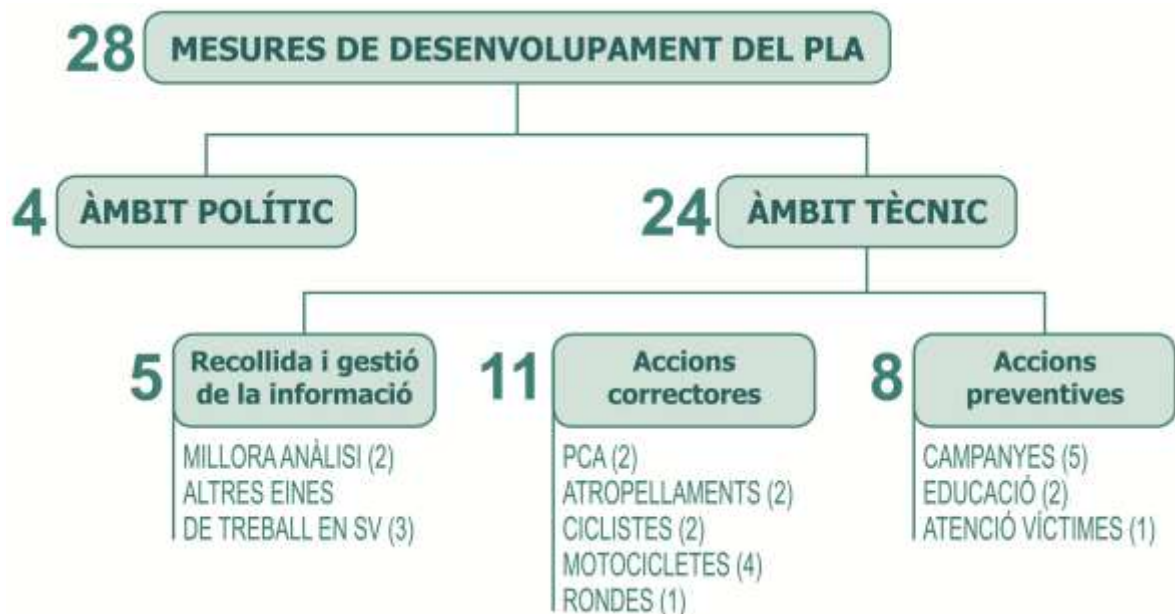
L'assoliment dels objectius plantejats en aquest document implica el desenvolupament de mesures diverses en la millora de la seguretat viària urbana.



## 9. ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA

El nou Pla de seguretat viària de Barcelona s'ha de regir amb el convenciment que cal a la ciutat un canvi de paràmetres en la gestió i disseny de l'espai públic, que doni resposta prioritària a **les necessitats dels vianants, els ciclistes, els usuaris dels vehicles de dues rodes i del transport públic.**

Aquesta voluntat ha de ser explícita en el discurs polític, alertant dels tipus de sinistre que s'estan produint, explicant quantes persones estan implicats en accidents amb ferits, i arran d'aquests resultats, demanant el respecte entre usuaris a la via pública. Aquest discurs es traslladarà a l'àmbit tècnic, permetent actuar en aquesta línia en els propers anys.



## MESURES D'ÀMBIT POLÍTIC

- P-01: Posicionament polític per a la prioritització de la mobilitat segura
- P-02: Aplicació transversal del Pla local de seguretat viària
- P-03: Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària
- P-04: Òrgans de treball i col·laboració amb administracions i entitats

## MESURES D'ÀMBIT TÈCNIC

### **Recollida i gestió de la informació**

#### **Millora de l'anàlisi de l'accidentalitat de la ciutat**

- T-01: Investigació i estudi de l'accidentalitat
- T-02: Millora dels mapes SIG d'accidentalitat de la ciutat

#### **Altres eines de treball en seguretat viària**

- T-03: Creació d'un observatori de la seguretat viària
- T-04: Promoció de processos de gestió segons establert a la norma UNE-ISO 39001
- T-05: Definició de noves temàtiques d'estudi prioritari en l'àmbit de la victimització urbana

### **Accions correctores**

#### **Tractament de punts de concentració d'accidents a la ciutat de Barcelona**

- T-06: Incorporació de criteris de mobilitat en la detecció d'entorns de concentració d'accidents
- T-07: Increment de control amb mitjans tecnològics en entorns de concentració d'accidents

#### **Mesures correctores d'atropellaments**



- T-08: Mesures correctores derivades de l'inventari de passos de vianants
- T-09: Millora de la seguretat de la infraestructura per a vianants: pacificació del trànsit, nou model de zones 30 i zones de concentració de risc.

#### **Mesures correctores davant del creixement del nombre i lesivitat dels sinistres de ciclistes**



- T-10: Millora de la seguretat de la infraestructura ciclista
- T-11: Modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles

#### **Mesures correctores davant del creixement del nombre i lesivitat dels sinistres amb motocicletes implicades**



- T-12: Actuacions específiques sobre zones de risc per a motocicletes
- T-13: Millora de l'estructura viària
- T-14: Mesures de diferenciació de fluxos de trànsit
- T-15: Millora de la visibilitat del vehicle

#### **Mesures correctores a les Rondes de Barcelona**

- T-16: Mesures correctores a les Rondes de Barcelona

## **Accions preventives**

### **Campanyes de control i procediment sancionador**

- T-17: Determinació de les prioritats en la vigilància de la GUB
- T-18: Millora de la comunicació dels efectes preventius dels procediments sancionadors
- T-19: Campanyes de control específiques per a motocicletes
- T-20: Prevenció de sinistres amb vehicles de transport públic implicats
- T 21: Prevenció de sinistres amb vehicles privats implicats

### **Educació per a la mobilitat segura**

- T-22: Pla de millora de la seguretat viària en els entorns escolars
- T-23: Educació per a la seguretat viària per a col·lectius específics: gent gran, ciclistes i motoristes

### **Atenció a les víctimes**

- T-24: Atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i els seus familiars





## 10. BREUS REFLEXIONS SOBRE EL PLA

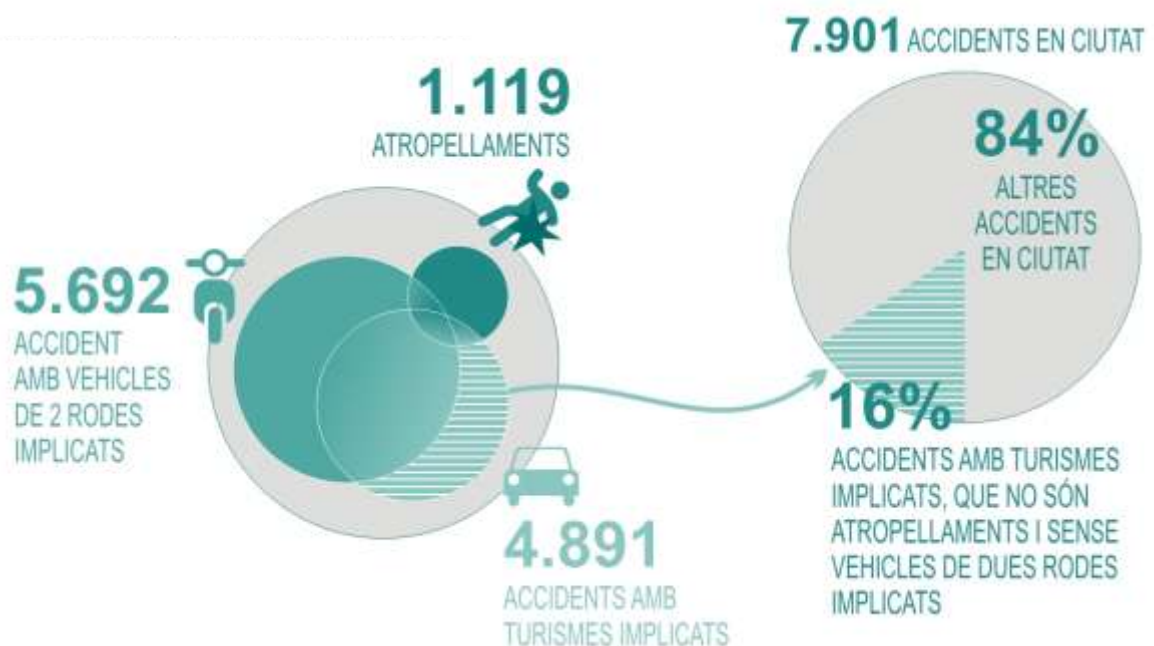
El Pla de seguretat viària de Barcelona vol donar continuïtat a les mesures que s'estan implementant a la ciutat per a la millora de la seguretat viària, determinant àmbits prioritaris d'actuació per el proper període de vigència.

La tasca de diagnosi realitzada mostra que l'accidentalitat relacionada amb els conductors de turismes ha disminuït de forma constant en els anys, en gran part gràcies a les millores de control en l'ús de sistemes de retenció en els vehicles, així com les mesures aplicades de reducció de la velocitat en zona urbana. La futura reforma del Reglament de circulació serà un pas més en aquest sentit.

En canvi, altres grups d'usuaris de la xarxa viària mostren elevades taxes de victimització en relació a la seva mobilitat. Els vianants, els ciclistes i els usuaris de vehicles de dues rodes són actualment usuaris vulnerables a la ciutat de Barcelona.

Aquests usuaris 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.

L'any 2012 es van produir 1.234 accidents amb implicació únicament de turismes (accidents que no eren atropellaments ni hi havia implicació de vehicles de dues rodes). Aquests representen el 16% de l'accidentalitat en ciutat, la qual cosa posa en evidència la baixa exposició al risc dels turismes i la necessitat de focalitzar les prioritats de seguretat viària cap als col·lectius més vulnerables i cap al comportament dels conductors envers el respecte.



**El repte de polítics i tècnics per als propers anys serà buscar la manera d'integrar les necessitats de tots els usuaris que comparteixen l'espai públic.**

Les mesures per assolir aquest objectiu requereixen un major coneixement de com es mouen tots aquests usuaris per la ciutat i de les condicions en què es troben els espais públics. El Pla de seguretat viària 2013-2018 neix amb la voluntat de ser la eina base que continui aquest procés de millora constant i que permeti crear una Barcelona més segura.

---