



servei català de

Trànsit



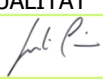
Ajuntament de Barcelona

Ajuntament de Barcelona
Àrea de Seguretat i Prevenció
Plaça Pi i Sunyer, 8-10
08002 Barcelona
www.bcn.cat/mobilitat
www.barcelona.cat/guardiaurbana

REDACCIÓ DEL PLA

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



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Gener 2019

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Presentació	1
2. Marc de referència en seguretat viària	3
2.1. Polítiques de seguretat viària a la unió europea.....	3
2.2. Polítiques a l'estat espanyol	4
2.3. Polítiques a Catalunya	5
3. Avaluació del PSV 2013-2018	7
3.1. Assoliment de les mesures.....	7
3.2. Compliment dels objectius	8
3.3. Avaluació dels indicadors de seguiment	10
4. La mobilitat a Barcelona	13
5. Visió global de l'accidentalitat a Barcelona.....	15
5.1. Evolució de l'accidentalitat i del nombre de víctimes	16
5.1.1. Índex d'accidentalitat.....	19
5.1.2. Comparativa amb la situació de Catalunya	20
5.1.3. Comparativa amb altres ciutats espanyoles i europees	23
5.2. Caracterització de l'accidentalitat 2015-2018.....	24
5.2.1. Tipologies d'accidents	25
5.2.2. Vehicles implicats	27
5.2.3. Víctimes i lesivitat per tipologia de vehicle.....	29
5.3. Atropellaments.....	31
5.4. Sinistres amb motocicletes implicades	38
5.5. Càlcul del risc.....	45
5.6. Les Rondes	47
5.6.1. Tipologia d'accident	50
5.6.2. Vehicles implicats	51
5.7. Síntesi de l'anàlisi d'accidentalitat	52
6. Estratègia de seguretat viària de Barcelona	56
6.1. El moment actual de la mobilitat	57
6.2. Objectiu del Pla 2019-2022	61
6.3. Eixos prioritaris i col·lectius específics.....	63
6.4. Seguiment i avaluació del pla	65
6.4.1. Indicadors de seguiment	65
6.5. Agents implicats.....	71
7. Desenvolupament de les mesures d'intervenció del Pla 2019-2022.....	72
7.1. Mesures ordenades per blocs	75

1. PRESENTACIÓ

El present document del Pla local de seguretat viària de Barcelona parteix del compromís explícit de l'Ajuntament per seguir treballant amb l'objectiu fonamental de reduir la victimització en zona urbana.

L'anterior **Pla local de seguretat viària de Barcelona 2013-2018**, juntament amb el **Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018**, han estat les eines de planificació de la mobilitat i la seguretat viària a la ciutat en els últims anys. Han treballat conjuntament per assolir una mobilitat més sostenible, equitativa i eficient, i que alhora reduís el risc d'accident dels seus ciutadans.

Durant la dècada 2010-2020, en gairebé cap dels àmbits territorials (Catalunya, Espanya, Europa) s'estan complint els objectius marcats en els diferents plans de seguretat viària de reducció del nombre de víctimes mortals en un 50% respecte a l'any 2010. Tampoc el nombre de ferits greus disminueix amb la previsió i voluntat que s'hagués volgut.

Noves formes de desplaçar-se han aparegut en l'escenari quotidià de la mobilitat. L'aparició de múltiples i diversos ginyes comparteixen espai, en voreres i calçades, amb els habituals mitjans de transport.

A més, molts d'aquests nous mitjans arriben de la mà de noves formes de negoci, oferint serveis de mobilitat i fent ús de l'espai públic.

També l'ús massiu de dispositius mòbils està tenint un efecte directe en l'augment de l'accidentalitat, sigui pel mal ús que en fan les persones conductores o les vianants.

Malgrat l'escenari, els actors o els mitjans canviïn, es continua mantenint el fet que en més del 90% dels accidents la causa principal és la conducta humana.

L'actualització del Pla local de seguretat viària ha de servir, per tant, per fer front als nous reptes que cal afrontar en matèria de mobilitat sense afectar la seguretat viària i aconseguir així, redreçar la tendència a la baixa de l'accidentalitat que s'ha vist truncada els últims anys més recents.

Els reptes que plantegen la mobilitat i la seguretat viària són molt importants en l'àmbit urbà i comporten el compromís de tots: dels usuaris, dels responsables municipals i també, evidentment, dels tècnics que treballen a diari en la construcció, el manteniment i la vigilància del compliment de les normes de convivència per aconseguir un espai públic millor.

Cal continuar treballant en la pacificació del trànsit en benefici de la convivència i els ciutadans hi han de participar activament. S'ha d'avançar conjuntament per aconseguir un ús adequat de l'espai públic i el respecte envers les normes de trànsit i els límits de velocitat.

Cal una reflexió profunda sobre els nous mitjans de transport que es desplacen per l'espai públic i les distraccions provocades per l'ús de dispositius mòbils.

Necessitem tornar a acostar-nos als objectius específics de reducció de l'accidentalitat i incorporar de forma ferma la Visió 0 per a l'any 2050, és a dir, tenir 0 morts i 0 ferits greus amb seqüeles per a tota la vida.

La declaració institucional realitzada al plenari del Consell Municipal referma la idea de posar la seguretat viària com una de les seves prioritats. I aquest document manifesta la voluntat del municipi per seguir treballant amb aquests criteris bàsics de seguretat viària en el nou termini, creant la nova eina que és el **Pla local de seguretat viària de Barcelona 2019-2022**. Les directrius que aquí s'inclouen seran vàlides i aplicables durant quatre anys, però també en les polítiques municipals a més llarg termini. L'actualització del Pla i el treball permanent dels seus responsables municipals portaran a crear una ciutat més segura.

2. MARC DE REFERÈNCIA EN SEGURETAT VIÀRIA

La revisió dels objectius per l'actualització del Pla requereix conèixer quin és el marc de treball que s'ha establert a nivell europeu i dels estats membres en els propers anys.

El PSV de Barcelona s'inicia amb els últims anys de vigència de la majoria dels plans elaborats a nivell europeu o nacional, que posaven l'any 2020 com a horitzó. Caldrà esperar un o dos anys per veure quines polítiques quedaran recollides amb un horitzó 2030.

2.1. POLÍTIQUES DE SEGURETAT VIÀRIA A LA UNIÓ EUROPEA

European Road Safety Action Programme 2011-2020

El *Programa de seguretat viària europeu*, aprovat el mes de juliol de l'any 2010, planteja un objectiu principal de **reducció a la meitat de les morts a la xarxa viària a Europa en la pròxima dècada**. Aquest objectiu s'estableix en continuïtat amb l'objectiu de l'anterior període 2001-2010.

El programa 2011-2020 estableix una combinació d'iniciatives, a nivell europeu i nacional, centrant-se en la millora de la seguretat del vehicle, la seguretat de la infraestructura i el comportament dels usuaris de la carretera.

- Millorar l'educació i la formació dels usuaris de les carreteres.
- Incrementar el control en el compliment de la normativa viària.
- Construir infraestructures viàries més segures.
- Millorar les mesures de seguretat dels vehicles.
- Impulsar la tecnologia intel·ligent per millorar la seguretat viària.
- Millorar els serveis d'emergència i d'atenció als ferits.
- La protecció dels usuaris vulnerables.

Llibre blanc del Transport (2011-2020)

Titulat *Full de ruta per a un únic espai europeu dels transports - cap a un sistema de transport competitiu i econòmic en recursos*, va ser publicat per la Comissió Europea el 28 de març de 2011. Aquest llibre presenta l'estratègia de la Comissió Europea per als transports per 2050 i proposa una anàlisi de les evolucions mundials, i ressalta els reptes futurs.

Els objectius del Llibre blanc s'inscriuen a llarg termini (els 40 propers anys). La visió que té la Comissió Europea del transport per carretera afecta directament els aspectes de seguretat vial.

Així mateix, existeixen diverses polítiques europees més específiques orientades a la infraestructura viària, a la conducció sota l'efecte de substàncies estupefaents i als usuaris vulnerables, que queden englobades a l'estratègia global de seguretat viària.

2.2. POLÍTIQUES A L'ESTAT ESPANYOL

Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Per a la propera dècada, els objectius en seguretat viària de l'estat espanyol queden explicitats a la *Estrategia de seguridad vial 2010-2020*, de la Dirección General de Tráfico.

Aprovat pel consell de ministres el 25 de febrer de 2011, el *Pla estratègic de seguretat vial* posa l'accent en la reducció de les víctimes d'accidents de trànsit, marcant 13 indicadors prioritaris, que actuen com a objectius quantitatius del document.

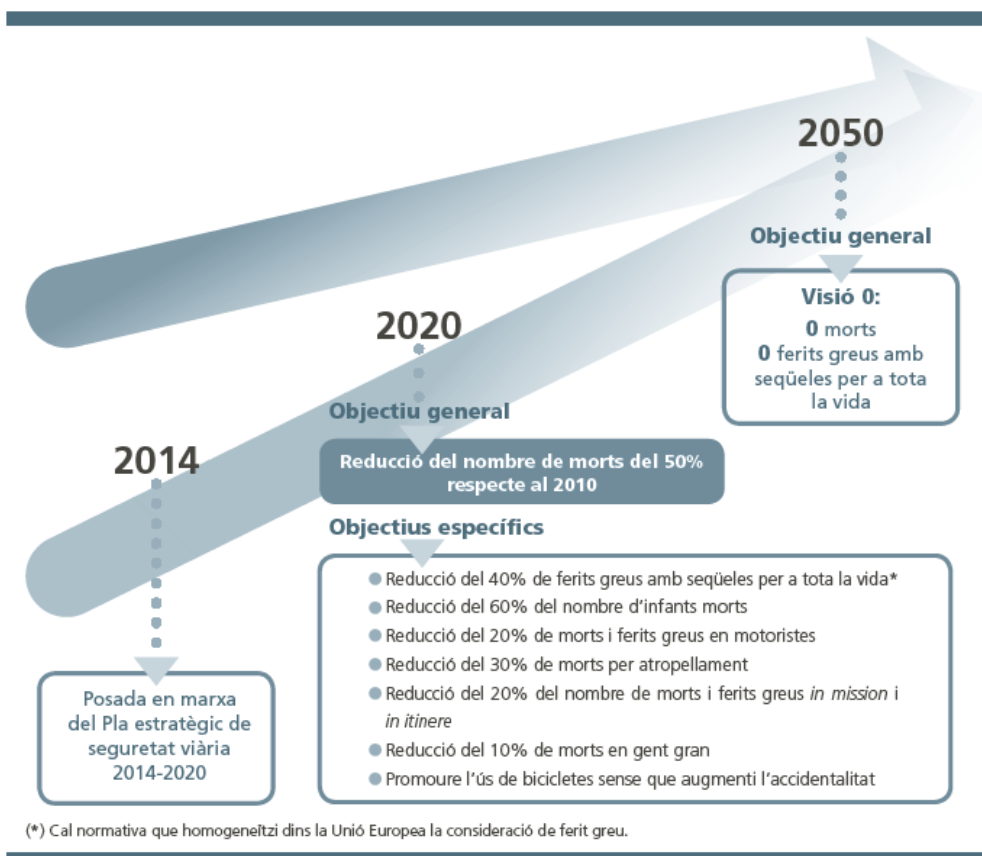
- Assolir l'any 2020 una taxa de 37 morts per milió d'habitants o inferior.
- Reduir el nombre de ferits greus en un 35%.
- Zero infants morts en accidents de trànsit per manca dels sistemes de retenció infantil.
- Registrar un 25% menys de conductors d'entre 18 i 24 anys morts i ferits greus en accidents en caps de setmana.
- Reduir un 10% el nombre de conductors morts de més de 64 anys.
- Reduir un 30% les víctimes mortals en atropellaments.
- Assolir una situació amb 1.000.000 de ciclistes més circulant sense que s'incrementi la taxa de mortalitat.
- Zero morts en accidents de turismes en zona urbana.
- Reduir en un 20% els motoristes morts i ferits greus.
- Reduir en un 30% els morts per sortida de la via en carretera convencional.
- Reducció del 30% de morts en accidents "in itinere".
- Baixar de l'1% els positius d'alcoholèmia en els controls preventius aleatoris.
- Reduir un 50% el percentatge de vehicles lleugers que superen el límit de velocitat en més de 20 km/h.

Aquests 13 indicadors es desenvolupen en un total d'onze àrees d'actuació: educació i formació, comunicació, la norma i el seu compliment, salut i seguretat viària, seguretat en els vehicles, infraestructures i ITS, zona urbana, empresa i transport professional, víctimes, investigació i gestió, coordinació i participació.

2.3. POLÍTIQUES A CATALUNYA

Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020

L'objectiu prioritari que es fixa el Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 és assolir l'any 2020 una reducció del 50% en el nombre de morts a les vies catalanes respecte a l'any 2010.



El pla d'acció del PESV contempla un seguit de mesures que s'organitzen en 6 objectius:

OBJ 1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc

OBJ 2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)

OBJ 3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura

OBJ 4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats

OBJ 5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital

OBJ 6. R+D+I a la seguretat viària

Pla català de seguretat viària 2017-2019

El *Pla de seguretat viària 2017-2019* elaborat pel Servei Català de Trànsit és el document clau que proposa les línies estratègiques a desenvolupar fins a finals d'any 2019 per tal d'assolir els objectius generals de seguretat viària, d'acord a les polítiques de seguretat viària de la Unió Europea per al període 2011–2020.

L'objectiu marcat pel *PSV 2017-2019* s'emmarca dins de l'objectiu del PESV de reduir un 45% el nombre de víctimes mortals l'any 2019 respecte de l'any 2010.

El *PSV 2017-2019* dona continuïtat a les mesures ja implantades en anys anteriors i que han mostrat bons resultats pel que fa:

- Control de la velocitat excessiva o inadequada.
- Ús dels accessoris de seguretat passiva.
- Consum d'alcohol o drogues.

A més, el Pla focalitza l'atenció en col·lectius específics i temàtiques concretes:

- Usuaris vulnerables
- Factors de risc
- Nens i joves
- Gent gran
- Atenció a les víctimes
- Empreses i treballadores
- Preconductors
- Conductors reincidents
- Indisciplina viària
- Infraestructures viàries i gestió del trànsit
- Col·laboració entre les administracions
- Marc competencial i eines de gestió

Entre les accions que es plantegen des del *PSV* s'inclou l'extensió dels Plans locals de seguretat viària i l'avaluació dels primers plans executats, estudiant els efectes que han tingut sobre l'accidentalitat al municipi.

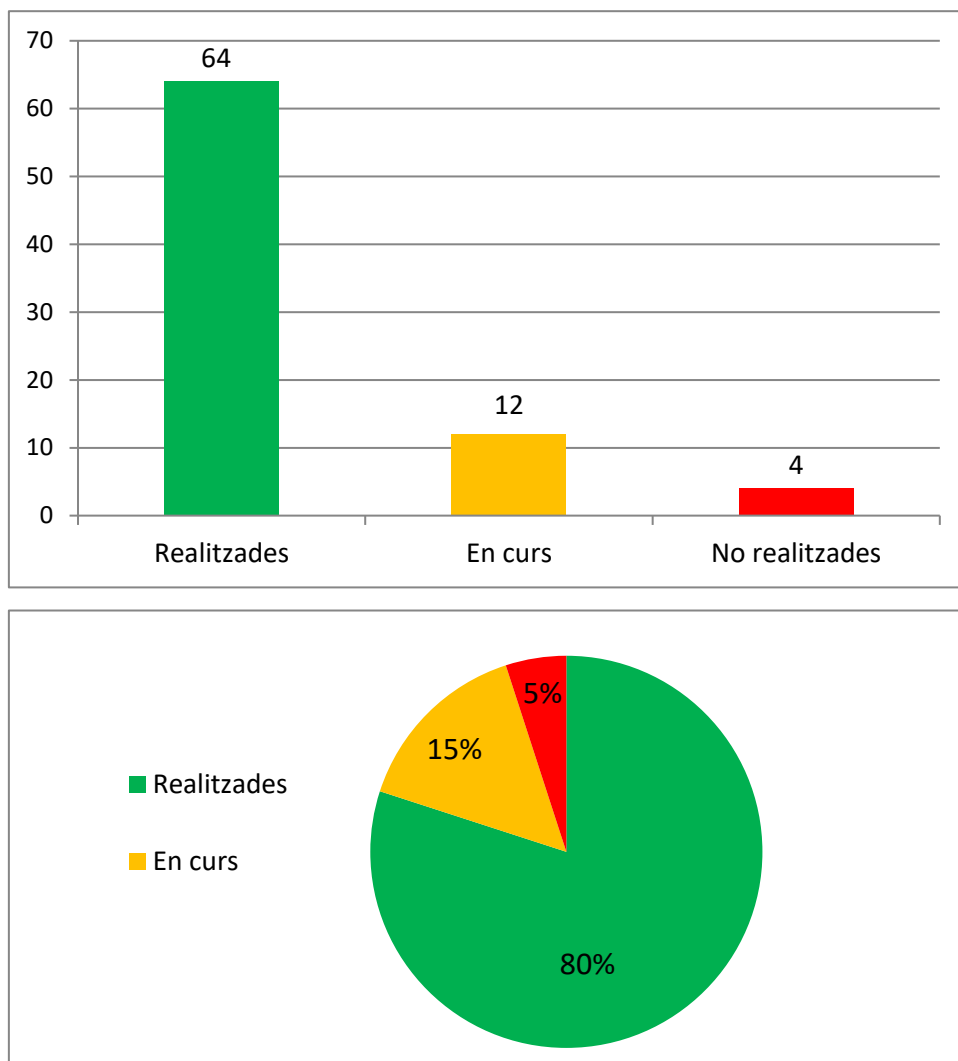
3. AVALUACIÓ DEL PSV 2013-2018

L'avaluació de l'anterior PSV 2013-2018 es realitza des de la doble vessant del compliment de les mesures que hi van quedar recollides i de l'assoliment dels objectius marcats.

3.1. ASSOLIMENT DE LES MESURES

De les 80 mesures d'àmbit tècnic que recollia el PSV 2013-2018, segons la Guàrdia Urbana de Barcelona se n'ha realitzat el 80%, mentre que un altre 15% estan en fase de realització. Només el 5% de les mesures no s'han pogut realitzar per algun tipus d'impediment.

Gràfic 1. Grau d'assoliment de les mesures proposades en el PSV 2013-2018



Font: Guàrdia Urbana de Barcelona

Aquests valors demostren la implicació que hi hagut per part de tots els agents implicats durant els cinc anys de vigència de l'anterior PSV.

3.2. COMPLIMENT DELS OBJECTIUS

Des de l'any 2010 els registres de víctimes mortals i greus a Barcelona han mostrat grans oscil·lacions d'un any a l'altre. Ja no es presenten en una tendència contínua a la baixa. (A la taula següent, en vermell augmenten respecte a l'any anterior i en verd, disminueixen).

Taula 1. Evolució del nombre de víctimes a Barcelona 2010-2017

Víctimes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Morts	39	31	30	22	31	27	28	12	21
Ferits greus	265	218	248	260	251	199	192	241	238
Morts + FG	304	249	278	282	282	226	220	253	259

Font: Ajuntament de Barcelona

Els objectius del PSV de Barcelona 2013-2018 eren la reducció del 30% del nombre de morts en accidents de trànsit i del 20% de ferits greus.

Aquests valors estaven en consonància amb l'objectiu de l'UE de reduir el 50% de morts i el 40% de ferits greus el 2020 en relació amb el 2010.

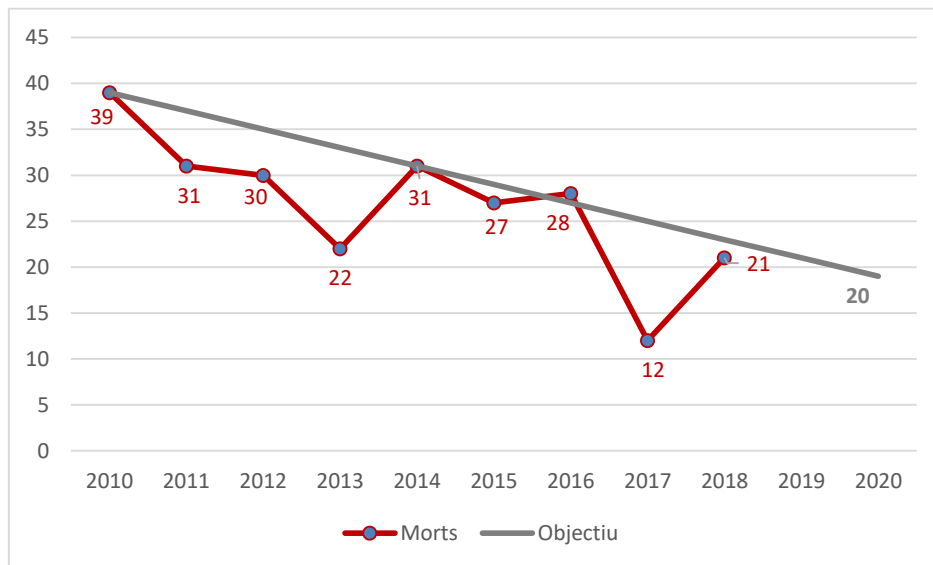
Així doncs, ja es poden contrastar els assoliments dels objectius plantejats, en base als objectius del PSV (referència 2012) o de la UE (referència 2010).

A Barcelona, l'any 2018 el nombre de víctimes mortals s'ha reduït un 46% respecte a l'any 2010. El de ferits greus, però, només ho ha fet en un 9% en contrast a l'objectiu del 40%.

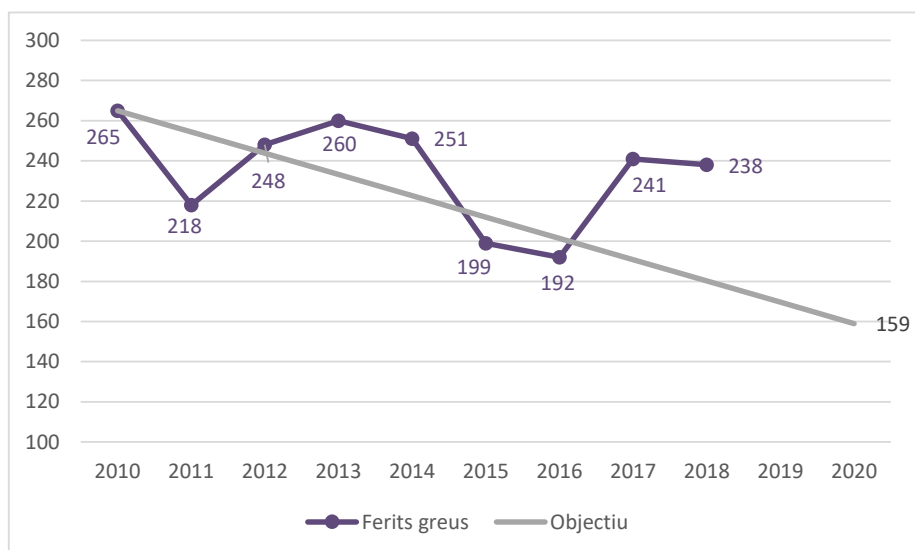
Taula 2. Objectius de reducció establerts i assolits respecte a la UE 2010-2020

Víctimes	Establert	Aconseguit a 2018
Morts	-50%	-46%
Ferits greus	-40%	-10%

Gràfic 2. Evolució en el nombre de víctimes mortals a Barcelona i objectiu UE 2010-2020



Gràfic 3. Evolució en el nombre de ferits greus a Barcelona i objectiu UE 2010-2020



A Europa en general, ens trobem en un punt de la sinistralitat viària on es va avançar molt des de principis de segle i ara es produeix cert estancament en la reducció de l'accidentalitat. Aquest fet, sumat als valors relativament baixos de morts i ferits greus provoca que hi hagi oscil·lacions grans entre anys consecutius.

Per això, cal ser curosos a l'hora d'interpretar aquestes evolucions. Utilitzar només dos anys de referència (l'inici i el final de període) ja no és determinant i cal tenir en compte un període més llarg.

El cas dels objectius marcats en el PSV 2013-2018 és paradigmàtic en aquest sentit. Si es pren l'últim any del que es disposen dades, 2018, i es comparen a l'any 0, el 2012, la reducció de víctimes mortals és elevada (30%) i la de ferits greus més baixa (10%). Això és degut a que es registren uns salts importants respecte anys anteriors.

Al considerar els valors mitjans dels sis anys del període, la reducció de víctimes mortals respecte 2012 es situa en el 10,6%, però la de ferits greus augmenta fins al 8%

Taula 3. Objectius de reducció establerts i assolits respecte al PSV 2013-2018

Víctimes	Establert	Aconseguit a 2018	Segons mitjana 2013-2018
Morts	-30%	-30%	-20%
Ferits greus	-20%	-10%	-8%

3.3. AVALUACIÓ DELS INDICADORS DE SEGUIMENT

A part dels objectius més generals, en l'anterior Pla es van definir una sèrie d'indicadors, que permeten realitzar seguiments de forma més detallada.

Taula 4. Avaluació dels indicadors de seguiment

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
VICTIMITZACIÓ EN ZONA URBANA (CIUTAT + RONDES)									
1	Nombre de víctimes (1) en accidents de trànsit		11.128	11.379	11.401	11.821	12.088	12.189	11.842
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	no	no	no	No
2	N. de víctimes/ 1.000 habitants		6,8	7,0	7,1	7,3	7,5	7,5	7,3
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	no	no	no	No

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3	N. víctimes/ 10⁶ veh-km		2,67	2,79	2,85	2,71	2,78	2,92	
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	sí	no	no	
4	N. morts i ferits greus en accident de trànsit		30 248	22 260	31 251	27 199	28 194	12 241	21 236
	Objectiu del PLSV		Reducció 30% morts – 20 % greus						
	Compliment (sí/no)			sí-no	no-no	no-sí	no-sí	sí-no	sí-no
ÀMBITS D'ACTUACIÓ PRIORITÀRIA									
5	Nombre d'atropellaments amb víctimes	T-08;T-09; T-11	1.118	1.132	1.125	1.190	1.237	1.215	1.127
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	si	no	no	si	
6	N. d'atropellaments amb víctimes/ 10⁶ veh-km	T-08;T-09; T-11	0,27	0,28	0,29	0,28	0,29	0,30	
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	sí	no	no	
7	N. víctimes greus o mortals en atropellaments vianants en ciutat/ total de greus i mortals	T-08;T-09; T-11	27,2	26,6	29,4	31,8	31,2	28,4	23,9
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			sí	no	no	sí	sí	sí
8	N. d' atropellaments en ciutat causats per manca de respecte del pas de vianant per part del conductor/total atropellaments	T-08;T-09; T-11	27,2	27,8	25,0	26,7	25,9	26,6	
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	sí	no	sí	no	
9	Bicicletes implicades en accidents	T-10;T-11	677	609	672	681	811	871	768
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			sí	no	no	no	no	sí
10	Nombre de ciclistes implicats /10⁶ veh-km en bicicleta	T-10;T-11	6,8	6,3	6,0	5,7	6,2	6,2	
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			sí	sí	sí	no	sí	
11	Motocicletes implicades en accidents	T-12; T-13; T-14; T-15	4791	5.084	5.418	5.762	6.019	6.301	5.528
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	no	no	no	sí
12	Nombre de motocicletes implicades /10⁶ veh-km	T-12; T-13; T-14; T-15	9,3	9,8	10,1	7,3	8,7	9,1	
	Objectiu del PLSV		Reducció						
	Compliment (sí/no)			no	no	sí	no	no	
13	Nombre d'atropellaments en ciutat amb motocicletes implicades	T-08; T-09; T-12	338	345	335	365	370	338	268

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Objectiu del PLSV			Reducció						
Compliment (sí/no)				no	sí	no	no	sí	sí
CAMPANYES PREVENTIVES									
14	Proves d'alcoholèmia/1.000 habitants	T-17; T-19	73,3	80,21	81,85	69,73	53,50	47,01	41,51
Objectiu del PLSV			Augment						
Compliment (sí/no)				sí	no	no	no	no	no
15	Percentatge d'infractors en proves d'alcoholèmia	T-17; T-19	7,5	8,3	6,2	6,5	9,3	9,7	
Objectiu del PLSV			Reducció						
Compliment (sí/no)				no	sí	no	no	no	
16	Percentatge de positius en controls d'alcoholèmia en motocicletes implicades en sinistres	T-19	6,3	7,2	6,8	6,5	5,3	4,6	
Objectiu del PLSV			Reducció						
Compliment (sí/no)				no	sí	sí	sí	sí	
17	Denúncies per infraccions en moviment (s/ total denúncies)	T-17;T-18	62,3	61,4	65,4	67,2	67,8	64,2	
Objectiu del PLSV			Augment						
Compliment (sí/no)				no	sí	sí	sí	no	
18	Recaptació de sancions pdaes (s/ total sancions imposades)	T-17;T-18	1,6	1,8	2,0	2,3	2,3	2,9	
Objectiu del PLSV			Augment						
Compliment (sí/no)				sí	sí	sí	sí	sí	
EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT SEGURA									
19	Nombre d'alumnes a qui s'imparteixen activitats d'Educació per a la Mobilitat Segura (EDUMS)	T-22; T-23		42.665	49.059	53.899	57.518	57.679	
Objectiu del PLSV			Augment						
Compliment (sí/no)				sí	sí	sí	sí	sí	
20	Nombre de sessions informatives a col·lectius específics SVL	T-23		24	18	33	33	17	
Objectiu del PLSV			Augment						
Compliment (sí/no)				no	sí	sí	sí	sí	

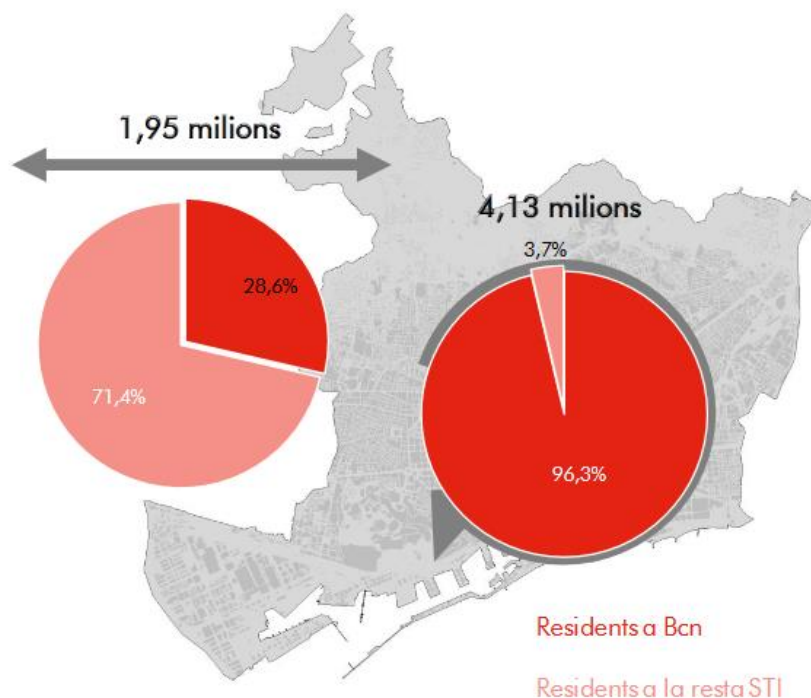
(1) **Víctimes** : sumatori de lesionats lleus, lesionats greus i víctimes mortals.

4. LA MOBILITAT A BARCELONA

La ciutat de Barcelona té una extensió de 101 km² on resideixen 1.620.809 habitants censats. En un dia feiner, es produeixen a la ciutat al voltant de 6,1 milions de desplaçaments, 4,5 milions efectuats per residents.

L'any 2017, en un dia feiner, es produeixen 4,13 milions de desplaçaments interns a la ciutat (68,0%) i 1,95 milions de desplaçaments de connexió (32,0%).

Gràfic 4. Desplaçaments en dia feiner a Barcelona (2017)



Font: ATM – EMEF 2017

Dins de la ciutat, un 50,4% (2,09 milions) dels desplaçaments es realitzen a peu o en bicicleta. En canvi, en els desplaçaments de connexió amb origen o destí Barcelona, el 52,6% (1 milió) es realitzen en transport públic i el 44,2% (839.800) en vehicle privat.

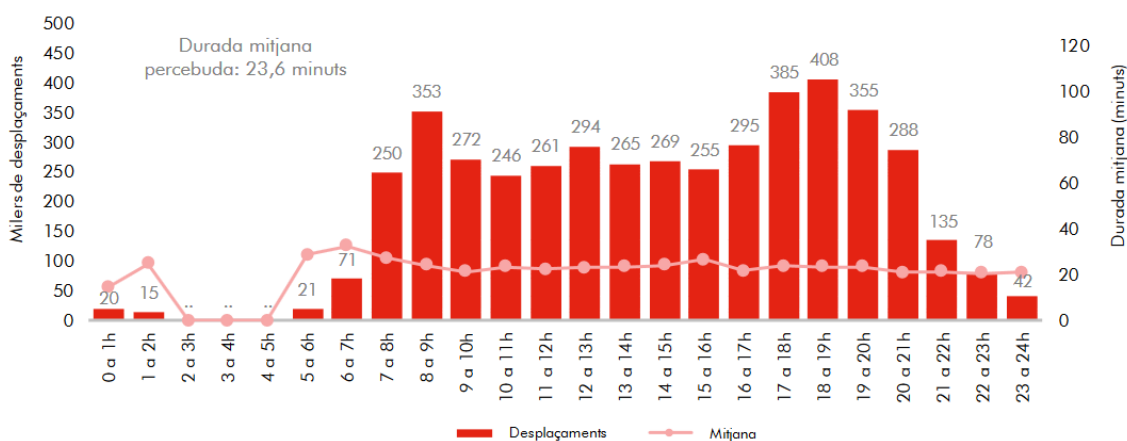
Taula 5. Repartiment modal dels desplaçaments en dia feiner a Barcelona (2017)

Repartiment modal	Bcn-Bcn	Bcn-externs	Total
Mobilitat activa	50,4%	3,2%	35,3%
Transport públic	34,2%	52,6%	40,1%
Vehicle privat	15,3%	44,2%	24,6%

Font: ATM – EMEF 2017

De les persones residents a Barcelona, el 86,8% dels desplaçaments (3,99 milions) són interns, el 12,2% de connexió i l'1,1% són desplaçaments externs. Aquests desplaçaments presenten una distribució horària força homogènia exceptuant la punta de 8 a 9h i la concentració de desplaçaments a la tarda, de 17 a 20h. La durada dels desplaçaments no presenta gaires variacions al llarg del dia.

Gràfic 5. Corba horària de desplaçaments i durada mitjana



Font: ATM – EMEF 2017

Un total de 4,6 milions de desplaçaments diaris (en dia feiner) són realitzats per les persones residents a Barcelona. D'aquets, el 46,6% es realitzen a peu o en bicicleta, el 35,3% en transport públic i el 18,1% en vehicle privat.

Dels desplaçaments en vehicle privat, un total de 350.000 es fan en motocicleta, 573.000 en cotxe i 22.000 en altres tipus.

El parc de vehicles censats a Barcelona l'any 2017 supera els 925.000 vehicles, dels quals quasi 240.000 són motocicletes, 565.000 turismes i més de 100.000 vehicles industrials. Aquestes xifres impliquen una taxa de motorització l'any 2017 de 571 vehicles per 1.000 habitants, i de 150 vehicles motoritzats de dues rodes per 1.000 habitants.

5. VISIÓ GLOBAL DE L'ACCIDENTALITAT A BARCELONA

El punt de partida del Pla local de seguretat viària de Barcelona 2019-2022 passa per la necessitat de conèixer la situació actual dels nivells de sinistralitat del municipi.

En l'actual informe es fa només referència a **accidents amb víctimes**, entenent com a víctima "tota persona que resulti morta o ferida com a conseqüència d'un accident de circulació". Es divideixen les víctimes en 3 categories:

- Mort: Tota persona que, com a conseqüència de l'accident, mori en el moment de l'accident o dins de les 24 hores següents.
- Ferit greu: Tota persona que, com a conseqüència de l'accident, sigui hospitalitzada per un període superior a 24 hores.
- Ferit lleu: Tota persona que, com a conseqüència de l'accident, rebi assistència mèdica en el lloc de l'accident o bé sigui hospitalitzada per un període inferior a 24 hores.

Les dades provenen directament de la base de dades de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

L'estratègia del Pla de seguretat viària de Barcelona es basa en una exhaustiva diagnosi que permet detectar els punts febles de la seguretat a la ciutat. A més de l'actuació comuna, també es fan accions puntuals per accidents que han provocat víctimes mortals o accidents d'especial transcendència.

L'objectiu de l'anàlisi següent és determinar aquells grans grups de sinistres amb casuístiques similars, que necessiten una actuació comuna per a la seva prevenció.

Amb aquesta diagnosi es podrà conèixer i prioritzar els àmbits d'actuació, per tal de maximitzar els efectes de les mesures que s'implantin. El capítol segueix la següent estructura:

- El primer apartat mostra l'evolució de l'accidentalitat dels darrers 5 anys al conjunt de la ciutat.
- Posteriorment l'anàlisi més detallada es realitza per als 3 últims anys, on es separen els accidents registrats a les Rondes dels que tenen lloc a la resta de ciutat.
- Començant per una visió general, es desagreguen les dades d'accidentalitat per identificar els àmbits on s'observa un creixement de víctimes superior al de la resta.
- S'analitzen els col·lectius específics amb major accidentalitat.
- S'analitza l'accidentalitat a Rondes de forma separada.

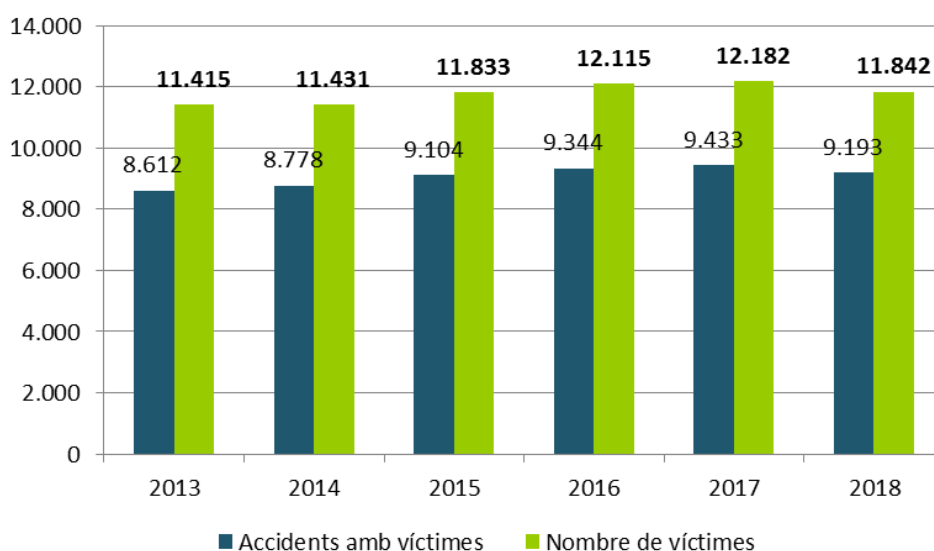
5.1. EVOLUCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT I DEL NOMBRE DE VÍCTIMES

Des de l'any 2011 el nombre d'accidents amb víctimes a Barcelona augmenta any rere any, després d'una tendència prolongada a la baixa iniciada l'any 2005. No obstant això, l'any 2018 es registra un lleuger descens tant en el nombre d'accidents com de víctimes.

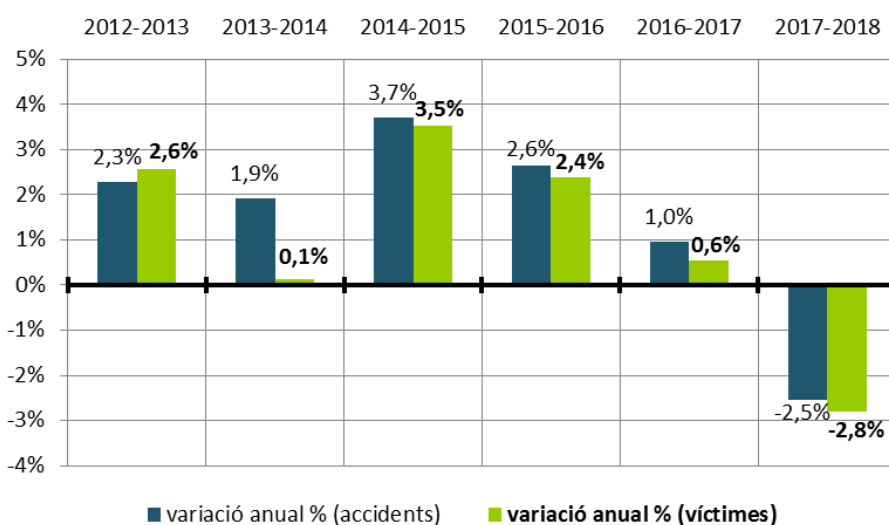
Tot i així el nombre de víctimes greus i mortals manté una tendència ascendent des de l'any 2016, tot i que l'any 2017 es va baixar la barrera dels 20 morts per primera vegada.

L'any 2013 registra una mitjana de 31 víctimes de trànsit al dia, que augmenta l'any 2018 fins a les 32 víctimes/dia.

Gràfic 6. Nombre d'accidents i víctimes (2013-2018)



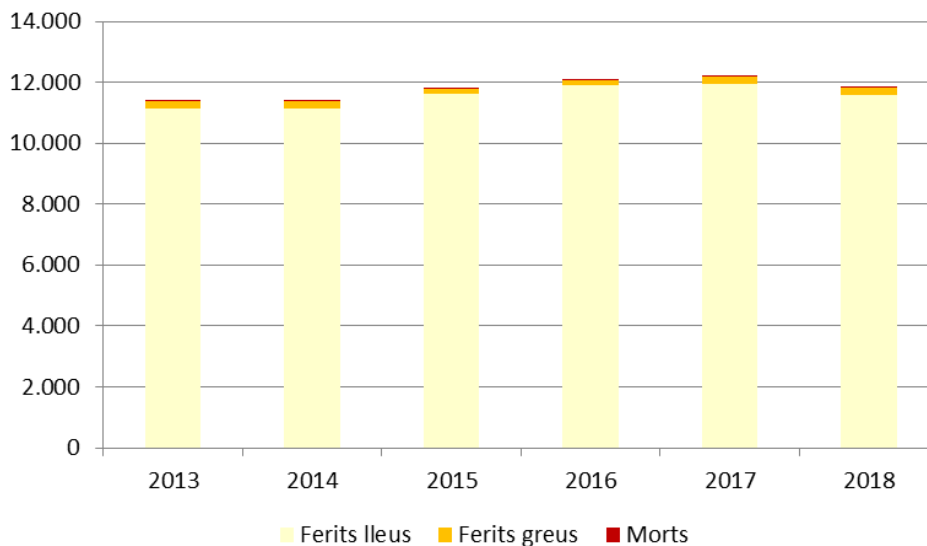
Gràfic 7. Variació anual del nombre d'accidents i víctimes (2012-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

El nombre total de víctimes (morts + ferits greus + ferits lleus) ha anat en augment des de l'any 2012, fins l'any 2018, que torna a disminuir fins quasi el 3%. Aquest increment es deu principalment a l'augment en el nombre de ferits lleus, que suposa el 97,8% de les víctimes en accident de trànsit a Barcelona.

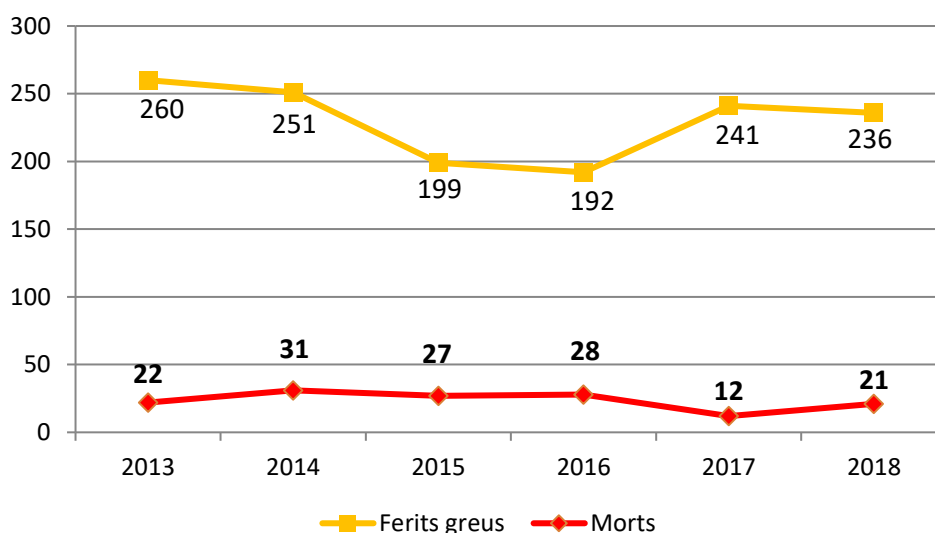
Gràfic 8. Víctimes en accidents (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

El nombre de ferits greus i víctimes mortals mostra, en canvi, una tendència general més positiva des de l'any 2013, tot i que amb oscil·lacions entre alguns anys. Mentre el nombre de ferits greus disminueix progressivament fins a 2016, produint-se un repunt el 2017, el nombre de víctimes mortals oscil·la més, fins assolir la fita de situar-se per sota de 20, l'any 2017, per tornar a assolir una xifra superior als 20 morts a l'any 2018.

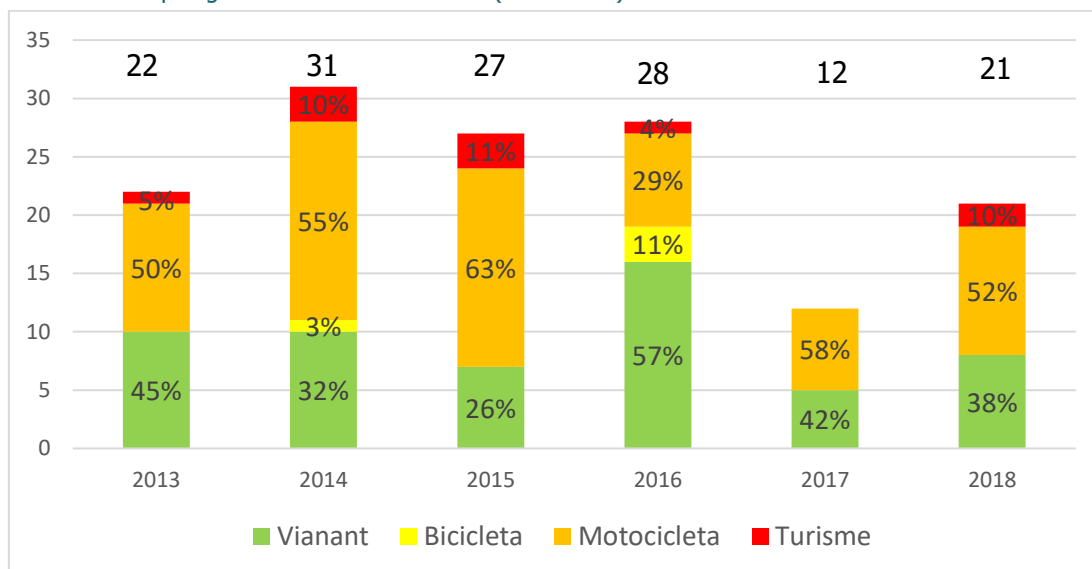
Gràfic 9. Víctimes mortals i greus en accidents (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

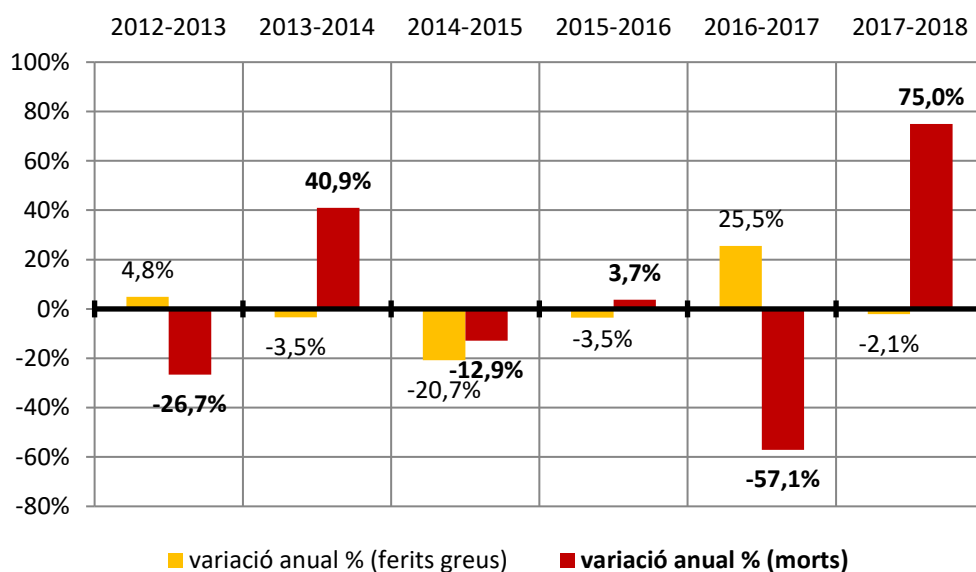
Gairebé tots els anys els usuaris vulnerables suposen més del 90% de les víctimes mortals. Més concretament, són vianants i motociclistes els més involucrats en els accidents mortals. L'any 2017, per primer cop no apareixen víctimes mortals conductores o passatgeres de turisme.

Gràfic 10. Tipologia de les víctimes mortals (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Gràfic 11. Variació anual del nombre de víctimes greus i mortals (2012-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

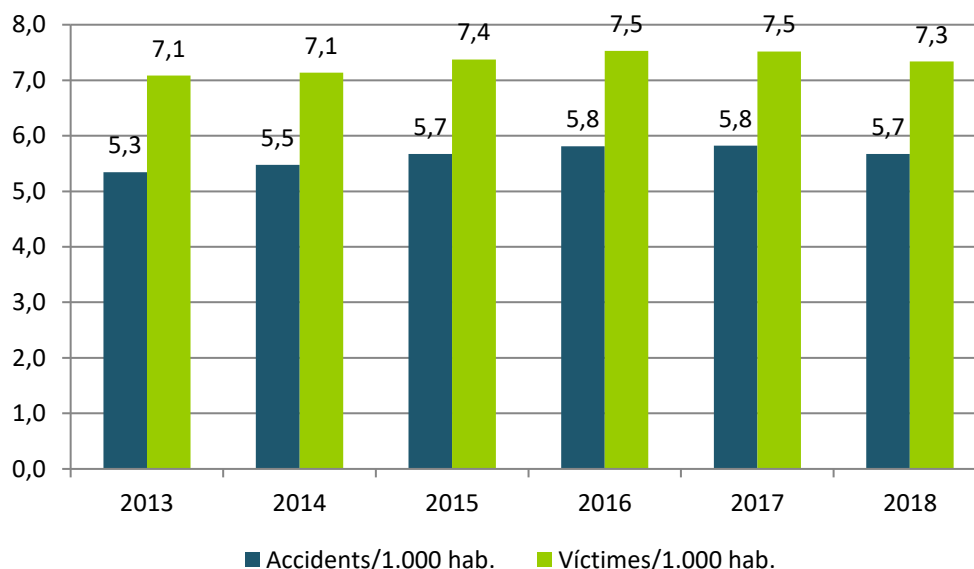
El Pla local de seguretat viària 2019-2022 ha de centrar esforços en revertir la tendència de l'accidentalitat urbana, tornant a una situació de decreixement anual de les víctimes causades per sinistres.

En línia amb els objectius del PSV de Catalunya, es prioritzarà la disminució del nombre de ferits greus i víctimes mortals.

5.1.1. Índex d'accidentalitat

Posant aquests valors en relació amb la població de la ciutat es poden establir comparatives anuals. L'índex d'accidentalitat per càpita a Barcelona es situa l'any 2018 en **5,7 accidents per 1.000 habitants**, per sobre dels valors relatius dels anys 2013 i 2014.

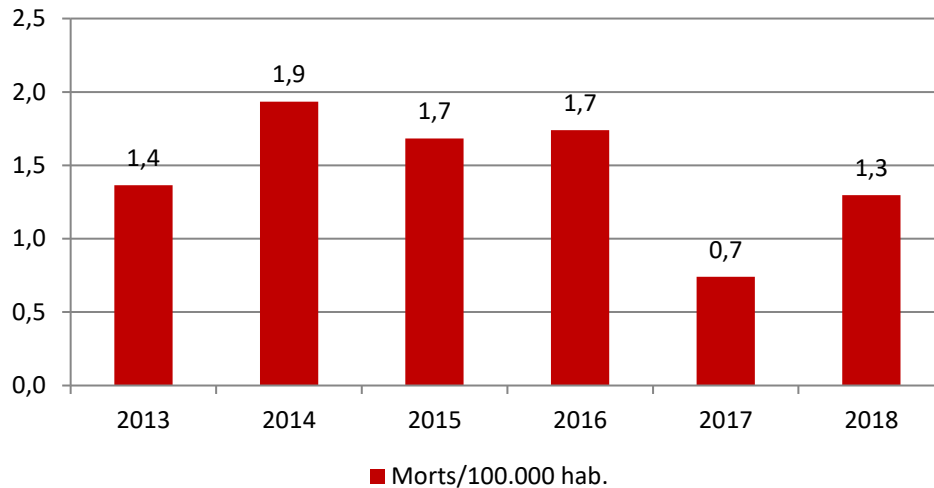
Gràfic 12. Nombre d'accidents i víctimes per 1.000 habitants (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

L'índex de víctimes mortals ha fluctuat en el període. A mode general, hi ha una tendència descendent entre 2013 i 2017: l'any 2017 el valor és la meitat de l'any 2013. Però l'any 2018 torna a haver un augment important en el nombre de morts respecte l'any anterior.

Gràfic 13. Víctimes mortals per 100.000 habitants (2013-2018)

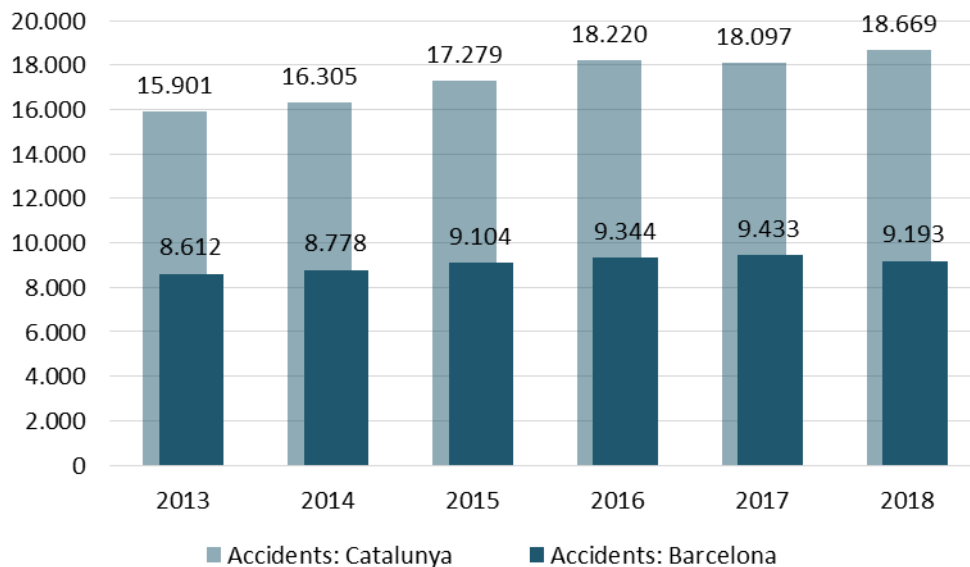


Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

5.1.2. Comparativa amb la situació de Catalunya

A Barcelona tenen lloc al voltant del 50% dels accidents amb víctimes registrats en zona urbana al total de Catalunya. S'ha passat del 54% de l'any 2013 al 49% l'any 2018.

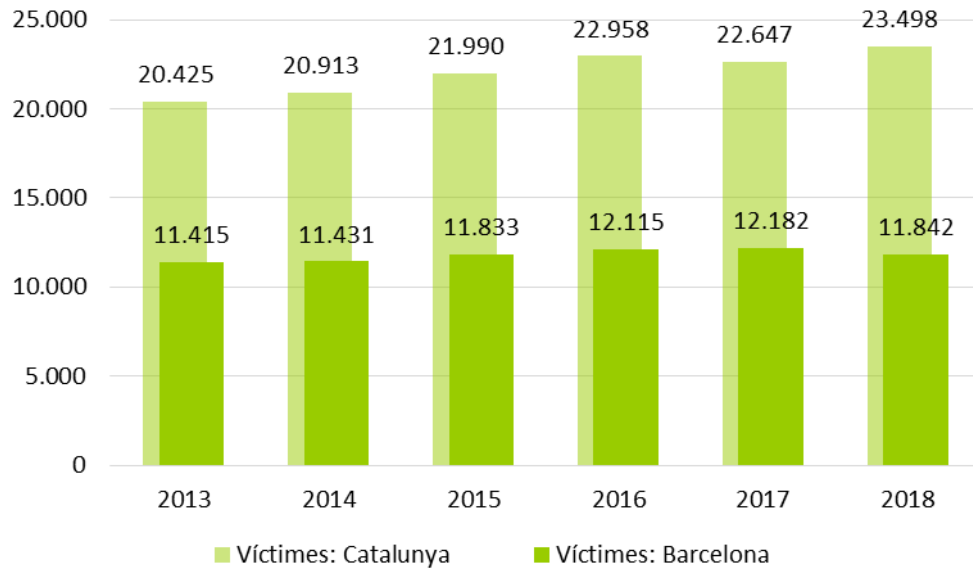
Gràfic 14. Nombre d'accidents, Barcelona i Catalunya (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Servei Català de Trànsit.

Així mateix, el nombre total de víctimes de Barcelona representava l'any 2013 el 56% del total de víctimes en zones urbanes de Catalunya. L'any 2018 suposa el 50%.

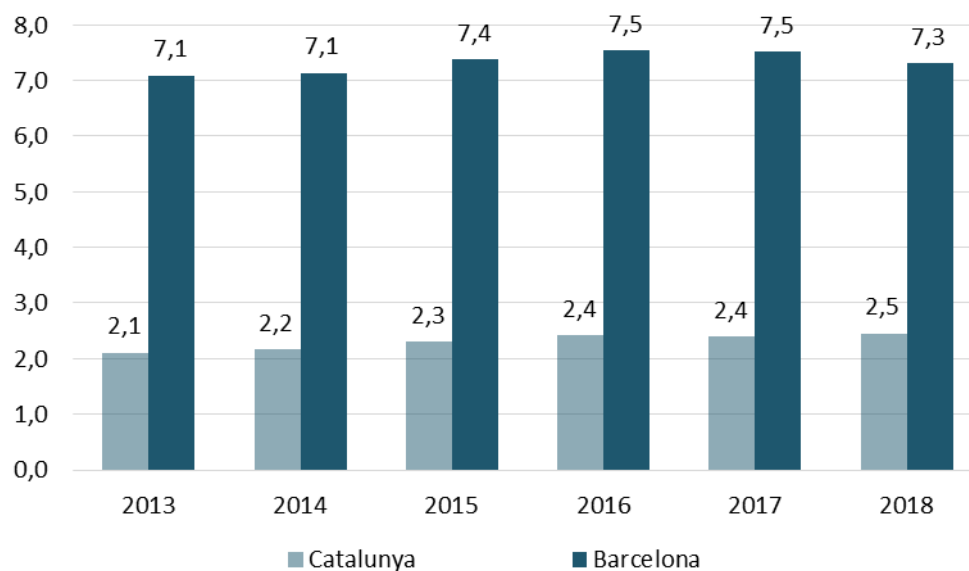
Gràfic 15. Nombre de víctimes, Barcelona i Catalunya (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Servei Català de Trànsit.

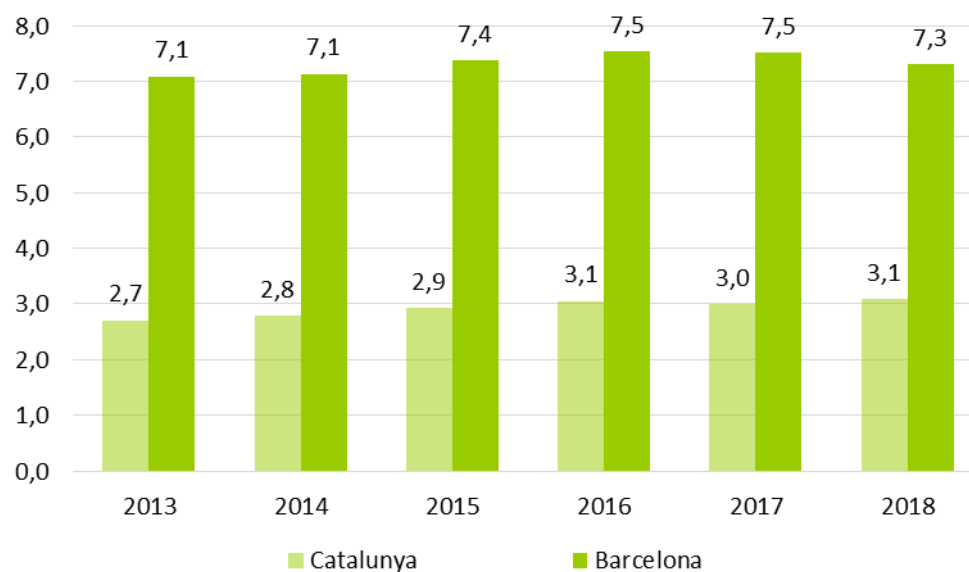
Els índexs d'accidentalitat per 1.000 habitants a la ciutat tripliquen la mitjana catalana, tot i que seria més adequat fer el càlcul en funció de la mobilitat atreta a l'àrea de Barcelona, i no només tenint en compte els habitants censats a la ciutat. També cal considerar que en el registre global de Catalunya poden faltar sinistres, degut a la manca de registre i transmissió a la base del SCT des d'altres municipis del territori.

Gràfic 16. Nombre d'accidents per 1.000 habitants, Barcelona i Catalunya (2013-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Servei Català de Trànsit.

Gràfic 17. Nombre de ferits per 1.000 habitants, Barcelona i Catalunya (2013-2018)



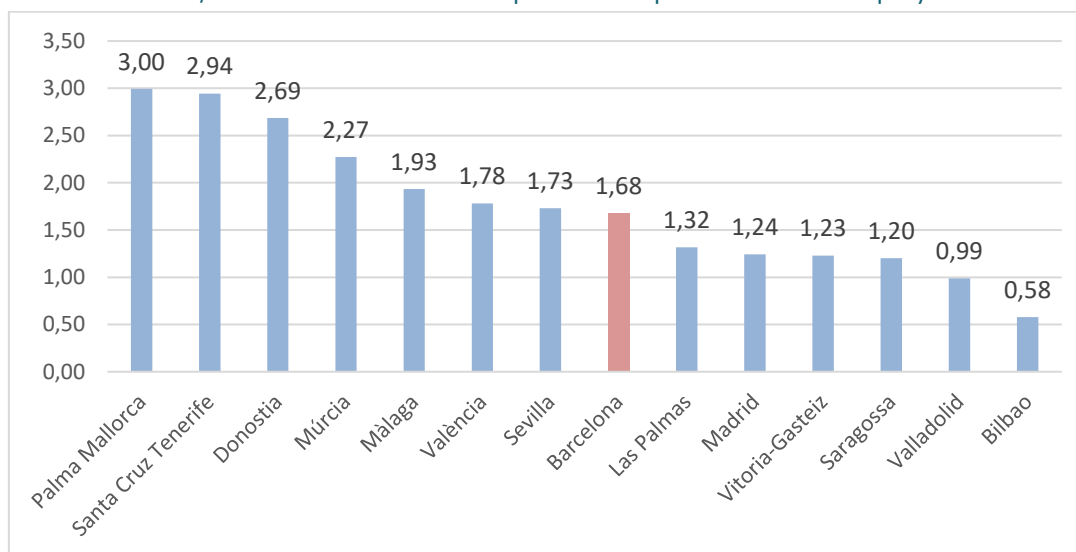
Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Servei Català de Trànsit.

5.1.3. Comparativa amb altres ciutats espanyoles i europees

Es comparen els indicadors de morts/100.000 habitants amb els d'altres municipis espanyols i europeus. Al tactar-se de valors baixos, que comencen a oscil·lar molt d'un any a l'altre, fa que la posició dels municipis en un suposat rànquing vagi també variant molt.

Per al cas dels municipis més poblats de l'Estat espanyol es pren de referència les dades de la DGT (Guàrdia Urbana per al cas de Barcelona) corresponents a l'any 2015.

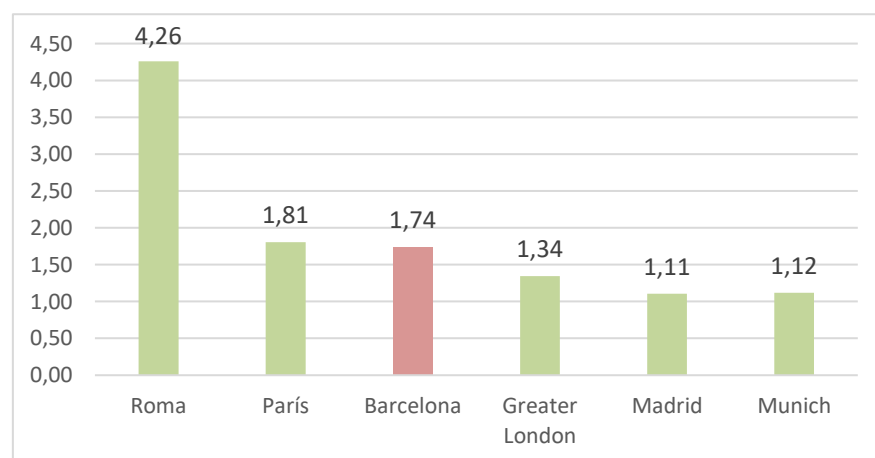
Gràfic 18. Morts/100.000 habitants als municipis amb més població de l'Estat espanyol. 2015



Font de les dades: DGT i Guàrdia Urbana de Barcelona.

La comparativa amb les principals ciutats europees pren de referència l'any 2016. L'elevat índex de Roma evidencia que les ciutats amb molta presència de motocicletes presenten una accidentalitat mortal molt elevada.

Gràfic 19. Morts/100.000 habitants a municipis europeus. 2016



L'indicador de Barcelona per a l'any 2018 és de 1,7 morts/100.000 habitants.

5.2. CARACTERITZACIÓ DE L'ACCIDENTALITAT 2015-2018

El plantejament del Pla es basa en l'anàlisi de les diferents circumstàncies que envolten la sinistralitat 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 circumstàncies similars, on **la resolució d'una problemàtica comuna suposi la reducció d'un important nombre de successos**.

Per analitzar la situació actual es treballa amb les dades d'accidents dels anys 2015-2018, per tal d'homogeneïtzar resultats, evitant que possibles fluctuacions anuals ens allunyin d'una correcta anàlisi de les tendències. Tot i així, l'any base de treball de les dades és 2018, últim període de què es disposa d'informació completa.

Per aquesta anàlisi detallada es treballa de forma prioritària l'accidentalitat de la ciutat, mentre que les Rondes es treballen en un apartat individual, entenent que la configuració i mode de conducció d'aquestes dues tipologies d'espai diferencien molt clarament les possibles intervencions del Pla.

Taula 6. Accidentalitat amb víctimes. Ciutat i rondes (2015-2018)

Àmbit	2015	2016	2017	2018
Ciutat	8.724	8.708	8.732	8.468
Rondes	380	636	701	725
Total Barcelona	9.104	9.344	9.433	9.193

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

La diagnosi realitzada vol detectar, fonamentalment, els següents aspectes:

- Detecció de **tipologia d'accidents** amb major representació, amb major lesivitat dels implicats, i en les que es manté un creixement anual del nombre de sinistres. Dins d'aquestes tipologies es vol conèixer els usuaris més vulnerables i les causes associades, per buscar àmbits de treball.
- Detecció de tipologia de **vehicles implicats** en sinistres, amb major lesivitat de les víctimes i en les que es manté un creixement anual.
- **Víctimes i lesivitat de les víctimes implicades per tipologia de vehicle sinistrat**. Dins de les tipologies de vehicle es vol conèixer els usuaris més vulnerables, el comportament dels usuaris i les causes associades.

5.2.1. Tipologies d'accidents

En el període tractat les tipologies de sinistres més freqüents (per sobre del 10%) a la ciutat de Barcelona són per ordre:

- Les col·lisions laterals, amb una tendència creixent (7,2%), és una tipologia de sinistre associada a les cruïlles urbanes, freqüentment deguda a la manca de respecte de les prioritats de pas o mancances de visibilitat.
- Les col·lisions per abast, amb una tendència a la baixa (-8,7%), relacionades amb una manca d'atenció en la conducció i no respectar les distàncies de seguretat, freqüentment associades amb un excés de velocitat.
- Les col·lisions fronto-laterals.
- Els atropellaments, amb una tendència decreixent (-4,9%).
- Les caigudes de vehicles de dues rodes, amb una tendència decreixent (3,5%).

Taula 7. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Col·lisió lateral	2.123	2.197	2.164	2.275	23,9%	7,2%
Abast	1.893	1.839	1.837	1.729	19,9%	-8,7%
Col·lisió fronto-lateral	1.818	1.756	1.877	1.776	19,7%	-2,3%
Atropellament	1.185	1.221	1.214	1.127	13,0%	-4,9%
Caiguda (dues rodes)	925	1.006	974	893	10,4%	-3,5%
Caiguda interior vehicle	266	270	316	333	3,2%	25,2%
Xoc contra element estàtic	295	273	258	247	2,9%	-16,3%
Altres	273	251	239	206	2,6%	-24,5%
Abast múltiple	244	232	214	181	2,4%	-25,8%
Col·lisió frontal	111	128	136	143	1,4%	28,8%
Bolcada (més de dues rodes)	37	22	24	25	0,3%	-32,4%
Resta accidents			42	51	0,3%	
Total	9.170	9.195	9.295	8.986	100,0%	-2,0%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota 1: La barra percentual indica el tant per cent sobre el total per període que representa cada categoria. L'escala de colors en l'evolució indica amb colors vermells el creixement del nombre de casos en el període, en grocs el manteniment i en verds el decreixement. Aquesta representació s'aplica a les taules següents del document, amb el mateix criteri.

Nota 2: La suma d'accidents anuals a la taula és superior als valors comptabilitzats prèviament, ja que alguns accidents tenen més d'una tipologia de sinistre associada, en cas de produir-se una cadena de successos. La base de dades de la Guàrdia Urbana inclou totes les tipologies que s'han produït, sense diferenciar la tipologia originadora o principal.

Tot i que suposen un percentatge baix del total d'accidents (per sota del 5%), cal destacar les "Caigudes a l'interior del vehicle" i les "Col·lisions frontals" per l'increment superior al 25% que han patit en aquest període de 4 anys.

Les col·lisions frontals preocupen especialment per la gravetat que impliquen aquest tipus d'accidents en línies generals.

Quant a les caigudes a l'interior dels vehicles (autobusos) en destaca l'augment sostingut en el temps i sobretot en l'accidentalitat greu.

En l'accidentalitat que té com a conseqüència víctimes greus i mortals, els atropellaments passen en primer terme (29,4%), tot i que estan disminuint. Les col·lisions fronto-laterals i laterals, mostren una tendència evolutiva creixent (38,5% i 5,7% respectivament). Les caigudes de vehicles de dues rodes presenten una reducció considerable (-32,0%).

Taula 8. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes mortals o greus, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Atropellament	74	80	70	66	29,4%	-10,8%
Col·lisió fronto-lateral	52	55	68	72	25,0%	38,5%
Col·lisió lateral	35	18	40	37	13,2%	5,7%
Caiguda (dues rodes)	25	22	13	17	7,8%	-32,0%
Xoc contra element estàtic	20	12	18	18	6,9%	-10,0%
Abast	11	21	16	8	5,7%	-27,3%
Caiguda interior vehicle	2	3	14	20	4,0%	900,0%
Col·lisió frontal	6	6	9	8	2,9%	33,3%
Encalç			11	16	2,7%	
Altres	6	8	2	4	2,0%	-33,3%
Abast múltiple	1		2		0,3%	
Bolcada (més de dues rodes)		1			0,1%	
Total	232	226	263	266	100,0%	14,7%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

5.2.2. Vehicles implicats

En la identificació de les tipologies de vehicle amb major implicació en sinistres es destaca:

- Les motocicletes, incloent ciclomotors, continuen sent el vehicle amb més presència en els accidents, quasi amb el 40%.
- El turisme és la segona tipologia de vehicle amb major presència (implicat en el 38,3% dels sinistres), amb tendència a la baixa durant el període (-9,7%).
- La presència de bicicletes en els accidents augmenta any rere any, havent-se doblat des de l'any 2010.
- L'any 2017 i l'any 2018, apareixen amb força els accidents amb autobusos articulats, degut a l'augment que s'ha produït en la flota circulant d'aquests vehicles.

Taula 9. Tipus de vehicles implicats en accident de trànsit amb víctimes, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de vehicle	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Turisme	6.646	6.418	6.154	6.004	38,3%	-9,7%
Motocicleta	5.550	5.660	5.587	5.528	33,9%	-0,4%
Furgoneta	993	979	1.070	1.000	6,1%	0,7%
Ciclomotor	1.042	977	984	861	5,9%	-17,4%
Taxi	931	895	931	904	5,6%	-2,9%
Bicicleta	667	790	826	768	4,6%	15,1%
Autobús	468	468	465	456	2,8%	-2,6%
Camión rígido <= 3,5 tones	170	179	172	158	1,0%	-7,1%
Camión rígido > 3,5 tones	90	70	64	90	0,5%	0,0%
Tot terreny	31	27	54	22	0,2%	-29,0%
Veh. Mobilitat personal amb motor				128	0,2%	
Autobús articulat	9	9	46	55	0,2%	511,1%
Altres vehicles amb motor	27	21	31	24	0,2%	-11,1%
Autocar	19	15	31	33	0,1%	73,7%
Tractor camió	21	26	21	26	0,1%	23,8%
Tren o tramvia	12	15	21	17	0,1%	41,7%
Maquinària d'obres i serveis	5	2	12	10	0,0%	100,0%
Altres vehicles sense motor			18	8	0,0%	
Desconegut			3	18	0,0%	
Quadricicle < 75 cc	7	5	4	1	0,0%	-85,7%
Veh. Mobilitat personal sense motor				12	0,0%	
Microbus <= 17	3	1	2	5	0,0%	66,7%
Quadricicle > 75 cc	1	2	4	1	0,0%	0,0%
Autocaravana	1	2	2	1	0,0%	0,0%
Carro		1			0,0%	
Total	16.693	16.562	16.502	16.130	100,0%	-3,4%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Més del 43% dels vehicles que participen en els accidents greus o mortals són motos o ciclomotors.

La distribució és molt semblant a la dels vehicles implicats en tots els accidents.

Entre els increments més destacables remarcar l'accidentalitat greu que es produeix amb autocars implicats (50%).

Taula 10. Tipus de vehicles implicats en accident de trànsit greu o mortal, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de vehicle	2015	2016	2017	2018	Total	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Motocicleta	133	125	148	170	576	37,7%	27,8%
Turisme	119	109	121	137	486	31,8%	15,1%
Furgoneta	22	15	28	29	94	6,2%	31,8%
Ciclomotor	23	12	25	24	84	5,5%	4,3%
Bicicleta	17	24	20	19	80	5,2%	11,8%
Taxi	14	15	26	14	69	4,5%	0,0%
Autobús	18	13	12	11	54	3,5%	-38,9%
Camió rígid <= 3,5 tones	7	5	2	6	20	1,3%	-14,3%
Camió rígid > 3,5 tones	4	6	4	2	16	1,0%	-50,0%
Autocar	2	3	4	3	12	0,8%	50,0%
Tren o tramvia		4	2	2	8	0,5%	
Autobús articulat			3	4	7	0,5%	
Tractor camió	3	2	1		6	0,4%	
Tot terreny	2	1	2	1	6	0,4%	-50,0%
Altres vehicles amb motor	2		1		3	0,2%	
Maquinària d'obres i serveis	1			1	2	0,1%	0,0%
Veh. Mobilitat personal amb motor				2	2	0,1%	
Veh. Mobilitat personal sense motor				1	1	0,1%	
Altres vehicles sense motor			1		1	0,1%	
Autocaravana		1			1	0,1%	
Total	367	335	400	426	1.528	100,0%	16,1%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Per poder treballar correctament l'accidentalitat relativa de cada mitjà de transport seria necessari conèixer la seva representació dins del total de quilòmetres conduïts a la ciutat, per així establir per cada nombre de vehicles circulant quants estan implicats en accidents. Aquesta dada proporcionaria un valor més acurat per les comparatives, indicant el risc associat a cada vehicle, però les dades encara no són prou robustes per obtenir uns índexs prou fiables.

5.2.3. Víctimes i lesivitat per tipologia de vehicle

De l'anàlisi de les víctimes ferides en funció del mitjà de transport en que viatjaven, destaca:

- Les motocicletes concentren cada any el nombre més elevat de víctimes i entre elles, el major nombre de víctimes greus o mortals. En el període 2015-2018, el 47,6% dels ferits greus va en moto o ciclomotor, per un 48,8% en el cas de les víctimes mortals.
- Els turismes suposen una tercera part dels vehicles implicats, però els seus conductors o ocupants no representen més del 8% de les víctimes greus o mortals.
- Els usuaris que es desplacen a peu, els vianants, tot i ser el tercer grup en nombre de víctimes totals, té una elevada gravetat dels accidentats. Concentra el 30,5% dels ferits greus i el 41,3% dels morts.
- El ciclomotor es el quart mitjà amb major nombre de ferits, amb l'8,2% dels ferits greus del període i 1,3% dels morts.
- Els ciclistes representen el cinquè grup en nombre de ferits, i tot tenir un nombre relatiu de ferits greus i morts en nombres absoluts (6,9% i 3,8% respectivament, al període), mostra un creixement important de ferits lleus i greus.

Taula 11. Percentatge per tipologia de víctimes sobre el total del període i evolució en el període (2015-2018)

	Ferits lleus/total (2015-2018)	Ferits greus/total (2015-2018)	Morts/total (2015-2018)	Evolució ferits lleus 2015-2018	Evolució ferits greus 2015-2018	Evolució morts 2015-2018
Motocicleta	49,1%	47,6%	48,8%	-0,2%	51,9%	-52,9%
Turisme	16,9%	3,0%	5,0%	-23,1%	-50,0%	-50,0%
Vianant	10,6%	30,5%	41,3%	-6,6%	-15,2%	16,7%
Ciclomotor	8,7%	8,2%	1,3%	-17,4%	0,0%	
Bicicleta	5,2%	6,9%	3,8%	12,2%	16,7%	
Autobusos i autocars	4,6%	1,8%	0,0%	14,2%	133,3%	
Taxi	2,5%	0,6%	0,0%	4,4%	100,0%	
Furgoneta	1,5%	0,4%	0,0%	-9,6%	0,0%	
Camions	0,2%	0,1%	0,0%	30,4%	-100,0%	
Altres	0,7%	1,0%	0,0%	416,7%	50,0%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	-4,4%	18,7%	-36,0%

Taula 12. Nombre de víctimes segons lesivitat, per mitjà de transport, en ciutat (2015-2018)

	2015				2016				2017				2018			
	FLL	FG	M	Total	FLL	FG	M	Total	FLL	FG	M	Total	FLL	FG	M	Total
Motocicleta	5.258	81	17	5.356	5.387	83	7	5.477	5.326	108	7	5.441	5.247	123	8	5.378
Turisme	2.079	6	2	2.087	1.881	6	1	1.888	1.765	10	0	1.775	1.598	3	1	1.602
Vianant	1.165	66	6	1.237	1.173	64	15	1.252	1.166	67	5	1.238	1.088	56	7	1.151
Ciclomotor	992	20	0	1.012	979	8	1	988	963	20	0	983	819	20	0	839
Bicicleta	507	12	0	519	570	15	3	588	612	16	0	628	569	14	0	583
Autobusos i autocars	486	3	0	489	472	2	0	474	490	3	0	493	555	7	0	562
Taxi	274	1	0	275	252	0	0	252	250	2	0	252	286	2	0	288
Furgoneta	177	1	0	178	147	0	0	147	169	1	0	170	160	1	0	161
Camions	23	1	0	24	29	0	0	29	21	0	0	21	30		0	30
Altres	30	2	0	32	44	1	0	45	62	2	0	64	155	3	0	158
Total	10.991	193	25	11.209	10.934	179	27	11.140	10.824	229	12	11.065	10.507	229	16	10.752

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

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

5.3. ATROPELLAMENTS

Els atropellaments representen el 13% dels accidents a la ciutat de Barcelona, però la seva rellevància és major en ser el sinistre amb major lesivitat associada: un 29,4% dels accidents greus o mortals han estat atropellaments.

El 31,4% de les víctimes greus o mortals registrades a la ciutat en el període 2015-2018 han estat causades per atropellaments.

Cal destacar la tendència descendent, tot i que lleugera, que mostra una bona tasca de prevenció d'aquesta tipologia de successos. Tot i així cal seguir treballant en aquest àmbit, en tant representa pràcticament un terç dels accidents amb major lesivitat a la ciutat.

Els vianants víctimes d'atropellaments

Un 80% dels ferits en atropellaments en el període 2015-2018 són vianants, mentre que del 20% restant, el 17,5% són conductors i el 2,5% són passatgers.

El 5,1% de les víctimes implicades són ferits greus o mortals, mentre que aquesta proporció al global de la ciutat és de 2,1%.

El nombre de vianants ferits greus es redueix l'any 2018 (55), mentre que el nombre de morts és triplica l'any 2016 (15 morts) per tornar als valors inicials l'any 2017 (5) i l'any 2018 (7).

Taula 13. Lesivitat dels vianants en atropellaments en ciutat (2015-2018)

Lesivitat	2015	2016	2017	2018	Lesivitat sobre total 2015-2018	Evolució 2015-2018
Morts	6	15	5	7	0,7%	16,7%
Ferits greus	66	64	65	55	5,3%	-16,7%
Ferits lleus	1.119	1.172	1.138	1.047	94,1%	-6,4%
Total	1.191	1.251	1.208	1.109	100,0%	-6,9%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Grups de risc

L'anàlisi de l'edat dels implicats en atropellaments mostra aquells grups d'edat on es registren més vianants ferits. Es valoren dos factors per detectar els grups de major vulnerabilitat:

- De la comparativa del percentatge de ferits per grup d'edat sobre el total anual, respecte el percentatge de persones en el grup d'edat sobre la població anual, es posen de manifest els grups d'edat amb major sobrerrepresentació. Aquest factor és orientatiu, ja que a la ciutat trobem una distribució de persones diferents a la que ens indica el cens, considerant el volum de persones atretes a la ciutat, no residents.

- Les tendències de creixement dels implicats per grups d'edat, evidenciant canvis en la distribució.

Els grups amb major risc als atropellaments inclouen, en general, els menors de 19 anys i majors de 65 anys. Es destaca:

- Nens i nenes d'entre 10 i 19 anys, que suposen el 8,2% de la població censada i representen el 10,6% dels vianants víctimes en atropellaments.
- Els majors de 65 anys, en els diversos grups d'edat es troben fortament sobrerrepresentats. Destaca el creixement del nombre de víctimes d'entre 85 i 89 anys a partir de 2016.
- Destaca també l'augment dels atropellaments en moltes de les franges d'edat dels 20 als 50 anys. Possiblement associat les distraccions per la utilització dels dispositius mòbils

Taula 14. Edat dels vianants víctimes en atropellaments en ciutat (2015-2018)

Grups d'edat	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
De 0 a 4 anys	45	41	45	29	3,8%	3,3%	3,7%	2,6%	-35,6%
De 5 a 9 anys	43	56	54	44	3,7%	4,5%	4,5%	4,0%	2,3%
De 10 a 14 anys	59	68	53	56	5,0%	5,5%	4,4%	5,1%	-5,1%
De 15 a 19 anys	71	75	59	62	6,0%	6,0%	4,9%	5,6%	-12,7%
De 20 a 24 anys	84	81	91	86	7,1%	6,5%	7,6%	7,8%	2,4%
De 25 a 29 anys	86	96	81	80	7,3%	7,7%	6,7%	7,2%	-7,0%
De 30 a 34 anys	66	85	73	69	5,6%	6,8%	6,1%	6,2%	4,5%
De 35 a 39 anys	82	82	86	77	7,0%	6,6%	7,2%	7,0%	-6,1%
De 40 a 44 anys	73	74	83	76	6,2%	6,0%	6,9%	6,9%	4,1%
De 45 a 49 anys	70	67	78	69	6,0%	5,4%	6,5%	6,2%	-1,4%
De 50 a 54 anys	70	64	72	68	6,0%	5,2%	6,0%	6,1%	-2,9%
De 55 a 59 anys	76	58	85	59	6,5%	4,7%	7,1%	5,3%	-22,4%
De 60 a 64 anys	61	65	58	60	5,2%	5,2%	4,8%	5,4%	-1,6%
De 65 a 69 anys	68	67	59	60	5,8%	5,4%	4,9%	5,4%	-11,8%
De 70 a 74 anys	71	72	58	53	6,0%	5,8%	4,8%	4,8%	-25,4%
De 75 a 79 anys	53	67	40	50	4,5%	5,4%	3,3%	4,5%	-5,7%
De 80 a 84 anys	53	65	65	49	4,5%	5,2%	5,4%	4,4%	-7,5%
De 85 a 89 anys	28	40	48	40	2,4%	3,2%	4,0%	3,6%	42,9%
De 90 a 94 anys	17	17	9	16	1,4%	1,4%	0,7%	1,4%	-5,9%
De 95 anys i més	0	1	5	3	0,0%	0,1%	0,4%	0,3%	
Total	1.176	1.241	1.202	1.106	100%	100%	100%	100%	-6,0%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: En ombrejat aquells percentatges de sinistralitat sobre el total anual que impliquen una sobrerrepresentació respecte el percentatge que el grup d'edat implica en la població de la ciutat.

En canvi, no s'aprecia una sobrerrepresentació de les víctimes d'atropellament en funció del sexe. Al voltant del 56% de les víctimes són dones (valor en decreixement), un percentatge semblant al que representen sobre el total d'habitants censats a Barcelona.

Taula 15. Sexe dels vianants víctimes en atropellaments en ciutat (2015-2018)

Sexe	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
Homes	540	562	554	490	45,3%	44,9%	47,4%	44,2%	-9,3%
Dones	651	689	615	618	54,7%	55,1%	52,6%	55,8%	-5,1%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Distribució territorial dels atropellaments

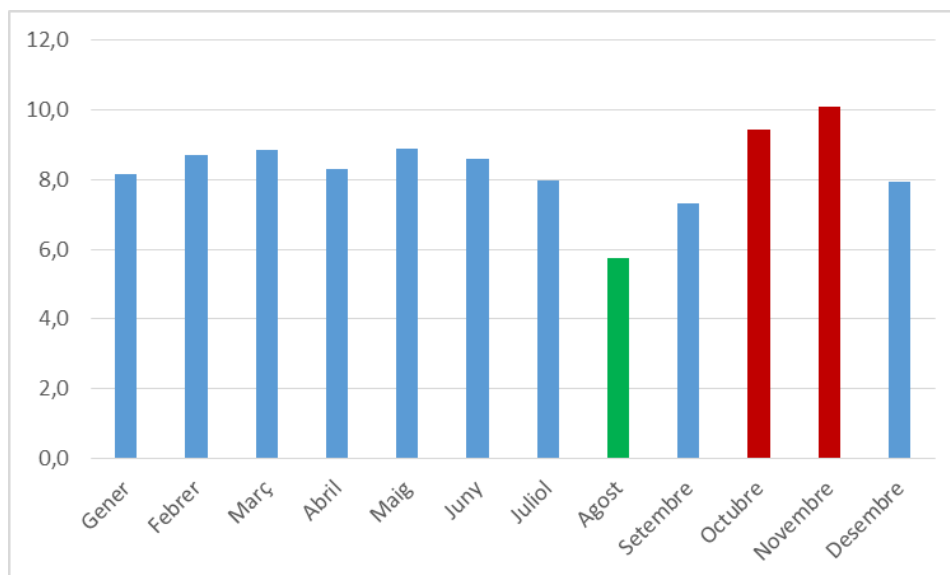
La distribució d'atropellaments a la ciutat mostra una clara concentració al districte de l'Eixample, on es produeix el 27,7% dels accidents del període. Després vindrien els districtes de Sants-Montjuïc, que registra el 11,8%, i Sant Martí, amb 11,3%.

Per determinar si aquests valors impliquen una real concentració, o aprofundir a detall de carrer, seria necessari conèixer el nombre de vianants o desplaçaments a peu que es produeixen per vies o zones de la ciutat. La manca de comptatges en aquest àmbit (només es disposa de dades totals a la ciutat) no permet aquesta tasca de detall.

Temporalització

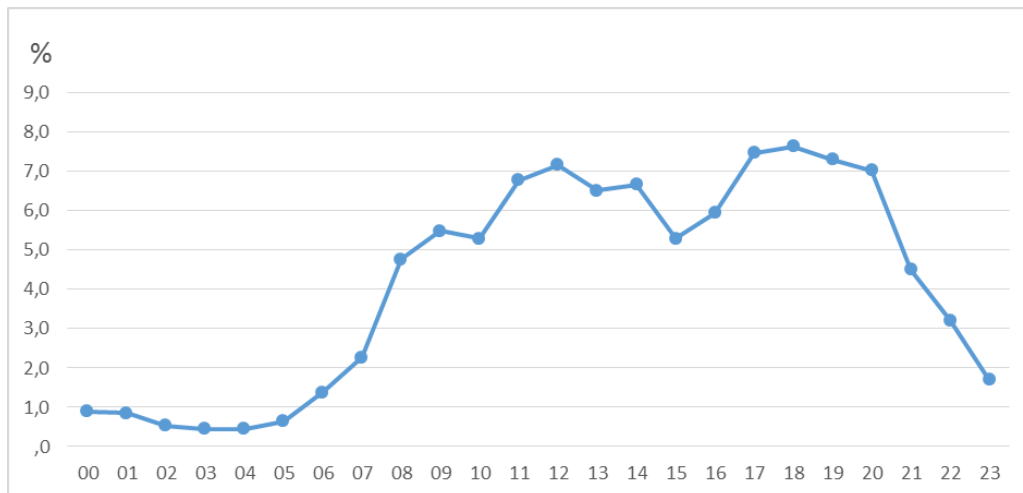
La distribució d'atropellaments al llarg de l'any revela el fort descens que es produeix durant el mes d'agost, coincidint amb l'important descens de mobilitat obligada, per motius de feina i estudi. Per sobre la mitjana destaquen els mesos d'octubre i novembre.

Gràfic 20. Distribució dels atropellaments segons els mesos de l'any (2015-2018)



Respecte la distribució horària dels atropellaments, la major concentració de sinistres (superior al 7%) es produeix entre les 18 i les 20 hores de la tarda i a les 12 hores del migdia.

Gràfic 21. Distribució horària dels atropellaments (2015-2018)



Tal com succeeix amb la distribució territorial, aquestes dades requeririen un major coneixement de la mobilitat dels vianants, per disposar d'una comparativa de víctimes sobre total de vianants.

Vehicles implicats en atropellaments

Els vehicles majoritàriament implicats en atropellaments són:

- Turismes, el 36,7% dels implicats en atropellaments amb víctimes i el 32,3% dels implicats en atropellaments greus o mortals. En tots dos casos mostren una tendència decreixent en el període.
- Moto/ciclomotors, el 27,1% dels implicats en atropellaments amb víctimes, i el 34,1% dels implicats en atropellaments greus o mortals. En tots dos casos mostren una tendència decreixent en el període en el total de atropellaments. En el cas dels atropellaments greus les motocicletes mostren una tendència ascendent.
- Destaca l'alt increment en 4 anys (25%) dels atropellaments amb bicicletes implicades. De mitjana estan implicades en l'11,3% dels atropellaments amb víctimes, i el 4,1% dels atropellaments amb víctimes greus o mortals.

Aquesta casuística d'atropellaments causats per motocicletes es valorarà amb major detall dins de l'accidentalitat pròpia dels vehicles de dues rodes. Ha de ser especialment tinguda en compte per les diferències de comportament respecte l'atropellament produït per un turisme.

- Tot i que són valors absoluts relativament baixos, i més quan es parla d'accidents greus, cal mostrar preocupació perquè els majors increments es produeixen amb els mitjans més pesants: Autocar (50%), i Camió > 3,5 tn (14%).

Taula 16. Tipus de mitjà de locomoció implicat en atropellaments en ciutat (2015-2018)

Vehicles implicats	2015	2016	2017	2.018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Turisme	492	479	451	446	36,7%	-9%
Motocicleta	303	328	297	268	23,5%	-12%
Bicicleta	114	148	169	142	11,3%	25%
Taxi	108	118	124	102	8,9%	-6%
Furgoneta	109	96	125	110	8,6%	1%
Ciclomotor	59	44	41	39	3,6%	-34%
Autobús	38	40	38	27	2,8%	-29%
Camió rígid <= 3,5 tones	15	23	17	10	1,3%	-33%
Camió rígid > 3,5 tones	7	7	9	8	0,6%	14%
Altres vehicles amb motor	8	4	9	6	0,5%	-25%
Veh. Mobilitat personal amb motor	0	0	0	27	0,5%	
Autobús articulat	0	1	4	9	0,3%	
Autocar	2	5	3	3	0,3%	50%
Tot terreny	4	2	4	2	0,2%	-50%
Maquinària d'obres i serveis	3	2	2	3	0,2%	0%
Desconegut	0	0	2	7	0,2%	
Tractor camió	1	5	0	2	0,2%	100%
Tren o tramvia	1	3	2	2	0,2%	100%
Altres vehicles sense motor	0	0	5	2	0,1%	
Veh. Mobilitat personal sense motor	0	0	0	3	0,1%	
Microbus <= 17	1	0	1	0	0,0%	
Quadricicle < 75 cc	0	1	0	0	0,0%	
Quadricicle > 75 cc	0	1	0	0	0,0%	
Total	1.265	1.306	1.303	1.218	100,0%	-4%

Taula 17. Tipus de mitjà de locomoció implicat en atropellaments greus o mortals en ciutat (2015-2018)

Vehicles implicats	2015	2016	2017	2.018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Turisme	35	25	24	25	32,2%	-29%
Motocicleta	26	28	20	33	31,7%	27%
Autobús	8	7	6	4	7,4%	-50%
Taxi	5	8	9	2	7,1%	-60%
Furgoneta	7	2	6	9	7,1%	29%
Bicicleta	2	5	4	3	4,1%	50%
Camió rígid > 3,5 tones	2	4	2	0	2,4%	-100%
Ciclomotor	4	1	0	3	2,4%	-25%
Autocar	1	3	1	1	1,8%	0%
Autobús articulat	0	0	1	3	1,2%	
Camió rígid <= 3,5 tones	2	1	0	0	0,9%	-100%
Tren o tramvia	0	2	0	0	0,6%	
Maquinària d'obres i serveis	1	0	0	1	0,6%	0%
Tot terreny	0	0	1	0	0,3%	
Tractor camió	0	1	0	0	0,3%	
Total	93	87	74	84	100,0%	-10%

- En relació als accidents amb morts i ferits greus implicats, destaquen els increments en els atropellaments amb participació de bicicletes i furgonetes.

Causa del sinistre

En el cas de causes directament atribuïbles al vianant, i associat a l'anàlisi del lloc d'accident, el 37,9% de les causes són no respectar la semaforització i un altre 37,9% son creuaments fora de pas.

Taula 18. Causa directa imputable al vianant en atropellaments (2015-2018)

Causa mediana	2015	2016	2017	2018	Total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Desobeir el senyal del semàfor	204	187	201	261	37,9%	28%
Creuar per fora pas de vianants	190	221	190	250	37,9%	32%
Altres	82	89	108	105	17,1%	28%
Transitar a peu per la calçada	32	38	37	49	6,9%	53%
Desobeir altres senyals	1	2	0	1	0,2%	0%
Total	509	537	536	666	100,0%	31%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Causas mediates

Es detecta un increment dels atropellaments amb causa mediata o indirecta del consum d'alcohol en el darrer anys. També es detecta una disminució dels atropellaments associats a excés de velocitat l'any 2017 i un posterior augment l'any 2018 fins recuperar el valors anteriors.

Taula 19. Causa mediata en atropellaments (2015-2018)

Causa mediata	2015	2016	2017	2.018	Total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Alcoholèmia	16	16	24	30	86	88%
Calçada en mal estat	0	1	1	1	3	
Drogues o medicaments	0	1	1	4	6	
Excés de velocitat o inadequada	6	6	4	6	22	0%
Objectes o animals a la calçada	0	0	1	2	3	
Estat de la senyalització	0	0	0	1	1	
Factors meteorològics	0	0	0	1	1	

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

5.4. SINISTRES AMB MOTOCICLETES IMPLICADES

Amb l'objectiu de treballar prioritàriament en aquells àmbits de l'accidentalitat que tenen associada la major victimització s'estudien en detall els paràmetres en què es produeixen els sinistres amb motocicletes implicades.

Tipologia d'accidents

La tipologia d'accident més freqüent és la col·lisió lateral entre vehicles (en un 31,4% dels sinistres) o l'abast (21,5%). Aquesta primera té un creixement del 16,1% durant el període estudiat.

Taula 20. Tipus d'accident de trànsit amb motocicletes implicades, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Col·lisió lateral	1.681	1.847	1.755	1.952	31,4%	16,1%
Abast	1.193	1.230	1.321	1.223	21,5%	2,5%
Col·lisió fronto-lateral	1.099	1.041	1.127	1.191	19,3%	8,4%
Caiguda (dues rodes)	799	881	838	853	14,6%	6,8%
Atropellament	294	319	287	290	5,2%	-1,4%
Altres	160	161	155	141	2,7%	-11,9%
Xoc contra element estàtic	112	109	119	115	2,0%	2,7%
Abast multiple	77	96	92	65	1,4%	-15,6%
Col·lisió frontal	65	68	59	92	1,2%	41,5%
Caiguda interior vehicle	7	8	18	26	0,3%	271,4%
Encaç	0	0	12	22	0,1%	
Bolcada (més de dues rodes)	10	6	9	7	0,1%	-30,0%
Xoc amb animal a la calçada	0	0	5	9	0,1%	
Sortida de via amb xoc o col·lisió	0	0	3	7	0,0%	
Desconegut	0	0	0	7	0,0%	
Resta sortides de via	0	0	1	0	0,0%	
Total	5.497	5.766	5.801	6.000	100,0%	9,2%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: Recordar que alguns accidents tenen més d'una tipologia de sinistre associada, en cas de produir-se una cadena de successos.

La col·lisió fronto-lateral (27,1%) i la col·lisió lateral (18,4%) són les dues tipologies d'accident amb víctimes greus o mortals més freqüents. Els atropellaments representen el 14,2%.

Taula 21. Tipus d'accident greu o mortal amb motocicletes implicades, en ciutat (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Col·lisió fronto-lateral	36	40	45	57	27,1%	58,3%
Col·lisió lateral	28	20	38	35	18,4%	25,0%
Atropellament	21	28	20	24	14,2%	14,3%
Caiguda (dues rodes)	20	22	15	16	11,1%	-20,0%
Abast	10	24	18	7	9,0%	-30,0%
Xoc contra element estàtic	12	7	13	17	7,5%	41,7%
Encaç	0	0	11	14	3,8%	
Col·lisió frontal	4	3	6	8	3,2%	100,0%
Caiguda interior vehicle	0	0	8	12	3,0%	
Altres	3	5	2	1	1,7%	-66,7%
Abast multiple	2	0	1	0	0,5%	-100,0%
Sortida de via amb xoc o col·lisió	0	0	1	1	0,3%	
Xoc amb animal a la calçada	0	0	0	1	0,2%	
Total	136	149	178	193	100,0%	41,9%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Les víctimes en accidents amb motocicletes

Entre les víctimes d'accidents amb motocicletes implicades, el 81,2% són conductors de les pròpies motocicletes i el 9,5% passatgers, mentre que la resta són usuaris d'altres mitjans de transport (4,6%) o vianants (4,6%).

Del total de ferits greus i morts en accidents de motocicleta, el 75,8% són conductors o passatgers de les pròpies motocicletes.

Taula 22. Lesivitat dels ferits en accidents amb motocicletes, en ciutat (2015-2018)

Lesivitat	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Mort	18	10	9	11	0,2%	-38,9%
Ferit greu	102	114	132	165	2,0%	61,8%
Ferit lleu	5.984	6.062	5.967	6.677	97,8%	11,6%
Total	6.104	6.186	6.108	6.853	100,0%	12,3%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Taula 23. Lesivitat dels conductors de motocicleta ferits en accidents, en ciutat (2015-2018)

Lesivitat	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Mort	17	7	7	8	0,2%	-52,9%
Ferit greu	75	81	97	125	1,9%	66,7%
Ferit lleu	4.736	4.816	4.731	5.405	97,9%	14,1%
Total	4.828	4.904	4.835	5.538	100,0%	14,7%
mfg	92	88	104	133	1,4%	44,6%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Taula 24. Lesivitat dels passatgers de motocicleta ferits en accidents, en ciutat (2015-2018)

Lesivitat	2015	2016	2017	2018	Tipologies sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Mort	0	0	0	0	0,0%	
Ferit greu	6	2	11	18	1,6%	200,0%
Ferit lleu	522	571	577	661	98,4%	26,6%
Total	528	573	588	679	100,0%	28,6%
mfg	6	2	11	18	1,6%	200,0%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Grups de risc

L'anàlisi de l'edat dels ferits usuaris de motocicletes mostra aquells grups d'edat on es registra una major accidentalitat. Es valoren dos factors per detectar els grups de major vulnerabilitat:

- De la comparativa del percentatge de ferits per grup d'edat sobre el total anual, respecte el percentatge de persones en el grup d'edat sobre la població anual, es posen de manifest els grups d'edat amb major sobrerepresentació. Aquest factor és orientatiu, ja que hi ha un important percentatge d'usuaris de motocicleta residents fora de Barcelona (*commuters*).
- Les tendències de creixement dels implicats per grups d'edat, evidencien canvis en la distribució.

Els grups amb major risc dins dels **conductors** de motocicleta inclouen:

- En general la sobrerepresentació engloba la franja d'edats entre 20 i 54 anys, amb major sobrerepresentació entre els 20 i els 34 anys.
- El grup d'edat dels 20 als 34 anys suposen el 18,9% de la població censada i representen el 42,7% dels conductors de motocicleta víctimes en sinistres. Aquesta sobrerepresentació potser quedaria matisada si es coneguessin les característiques dels usuaris circulants.

- Els grup més sobrerrepresentat (de 25 a 29 anys) ha vist augmentada la seva accidentalitat els darrers 4 anys.

Taula 25. Edat dels conductors de motocicleta ferits en sinistres en ciutat (2015-2018)

Grups d'edat	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
De 0 a 4 anys	0	1	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
De 5 a 9 anys	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
De 10 a 14 anys	0	0	2	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
De 15 a 19 anys	125	102	110	111	2,6%	2,1%	2,3%	2,0%	-11,2%
De 20 a 24 anys	509	526	481	607	10,5%	10,7%	9,9%	11,0%	19,3%
De 25 a 29 anys	772	793	827	1044	16,0%	16,2%	17,1%	18,9%	35,2%
De 30 a 34 anys	778	760	746	766	16,1%	15,5%	15,4%	13,8%	-1,5%
De 35 a 39 anys	668	664	644	723	13,8%	13,5%	13,3%	13,1%	8,2%
De 40 a 44 anys	634	627	618	651	13,1%	12,8%	12,8%	11,8%	2,7%
De 45 a 49 anys	489	531	491	591	10,1%	10,8%	10,2%	10,7%	20,9%
De 50 a 54 anys	399	422	392	433	8,3%	8,6%	8,1%	7,8%	8,5%
De 55 a 59 anys	248	238	268	337	5,1%	4,9%	5,5%	6,1%	35,9%
De 60 a 64 anys	113	138	145	174	2,3%	2,8%	3,0%	3,1%	54,0%
De 65 a 69 anys	52	52	57	54	1,1%	1,1%	1,2%	1,0%	3,8%
de 70 a 74 anys	13	18	28	31	0,3%	0,4%	0,6%	0,6%	138,5%
De 75 a 79 anys	6	7	8	9	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	50,0%
De 80 a 84 anys	5	6	6	4	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	-20,0%
De 85 anys i més	1	0	1	2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Desconegut	16	19	11	1	0,3%	0,4%	0,2%	0,0%	-93,8%
Total	4.828	4.904	4.835	5.538	100%	100%	100%	100%	14,7%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: En ombrejat aquells percentatges de sinistralitat sobre el total anual que impliquen una sobrerrepresentació respecte el percentatge que el grup d'edat implica en la població de la ciutat.

- S'aprecia un majoritari percentatge d'homes conductors (75,2%) víctimes en accidents en motocicleta, derivat d'un major ús d'aquest mitjà per part de la població masculina.

Taula 26. Sexe dels conductors de motocicleta ferits en sinistres en ciutat (2015-2018)

Sexe	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
Homes	3.738	3.700	3.471	4.054	77,4%	75,4%	74,6%	73,2%	8,5%
Dones	1.089	1.204	1.183	1.484	22,6%	24,6%	25,4%	26,8%	36,3%
Desconegut	1	0	181	0	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	
Total	4.827	4.904	4.654	5.538	100%	100%	100%	100%	14,7%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: En ombrejat aquells percentatges de sinistralitat sobre el total anual que impliquen una sobrerrepresentació respecte el percentatge que el grup d'edat implica en la població de la ciutat.

- Al separar entre ciclomotors i motocicletes s'aprecia diferències de gènere. Les dones són conductores del 42% d'accidents en ciclomotor, però només del 24% d'accidents en motocicleta.
- El 15% dels accidents en vehicles de motor a dues rodes són amb ciclomotors.

- S'aprecia un majoritari percentatge de dones passatgeres (74,7%) víctimes en accidents en motocicleta.

Taula 27. Edat dels passatgers de motocicleta ferits en sinistres en ciutat (2015-2018)

Grups d'edat	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
De 0 a 4 anys	0	0	0	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	
De 5 a 9 anys	14	9	6	7	2,7%	1,6%	1,0%	1,0%	-50,0%
De 10 a 14 anys	34	25	21	33	6,4%	4,4%	3,6%	4,9%	-2,9%
De 15 a 19 anys	49	54	62	62	9,3%	9,4%	10,5%	9,1%	26,5%
De 20 a 24 anys	91	96	115	126	17,2%	16,8%	19,6%	18,6%	38,5%
De 25 a 29 anys	84	98	101	138	15,9%	17,1%	17,2%	20,3%	64,3%
De 30 a 34 anys	67	69	86	100	12,7%	12,0%	14,6%	14,7%	49,3%
De 35 a 39 anys	53	60	57	50	10,0%	10,5%	9,7%	7,4%	-5,7%
De 40 a 44 anys	26	39	35	47	4,9%	6,8%	6,0%	6,9%	80,8%
De 45 a 49 anys	41	41	28	40	7,8%	7,2%	4,8%	5,9%	-2,4%
De 50 a 54 anys	34	31	29	25	6,4%	5,4%	4,9%	3,7%	-26,5%
De 55 a 59 anys	16	25	24	29	3,0%	4,4%	4,1%	4,3%	81,3%
De 60 a 64 anys	9	12	12	17	1,7%	2,1%	2,0%	2,5%	88,9%
De 65 a 69 anys	4	2	7	2	0,8%	0,3%	1,2%	0,3%	-50,0%
De 70 a 74 anys	0	0	1	0	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	
De 75 a 79 anys	1	0	1	0	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	-100,0%
De 80 a 84 anys	0	1	0	0	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	
De 85 anys i més	0	0	0	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	
Desconegut	5	11	3	1	0,9%	1,9%	0,5%	0,1%	-80,0%
Total	528	573	588	679	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	28,6%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: En ombrejat aquells percentatges de sinistralitat sobre el total anual que impliquen una sobrerepresentació respecte el percentatge que el grup d'edat implica en la població de la ciutat.

Taula 28. Sexe dels passatgers de motocicleta ferits en sinistres en ciutat (2015-2018)

Sexe	2015	2016	2017	2018	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	Evolució 2015-2018
Homes	126	139	149	187	23,9%	24,3%	25,3%	27,5%	48,4%
Dones	402	434	425	492	76,1%	75,7%	72,3%	72,5%	22,4%
Desconegut	0	0	14	0	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	
Total	528	573	588	679	100%	100%	100%	100%	28,6%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Classe de permís de conducció

El 50,2% dels conductors de motocicletes implicats en accidents tenen en la major proporció el permís de conducció B, i el 28,1% del permís A. En els quatre anys analitzats s'observa un augment dels implicats amb carnet B i una disminució dels de carnet A. Caldria conèixer la proporció de conductors de motocicletes amb cada carnet per establir un risc d'accident.

Taula 29. Classes de permisos dels conductors de motocicletes ferits en sinistres, en ciutat (2015-2018)

Classe de permís	2015	2016	2017	2018	Sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
B	2.528	2.794	2.958	3.355	50,2%	32,7%
A	1.741	1.711	1.543	1.529	28,1%	-12,2%
A2	517	526	480	495	8,7%	-4,3%
A1	490	403	369	331	6,9%	-32,4%
Desconegut	252	209	205	272	4,0%	7,9%
AM	8	4	8	306	1,4%	3725,0%
Llicència	2	4	3	72	0,3%	3500,0%
Sense permís	0	0	7	12	0,1%	
Es desconeix	0	0	3	11	0,1%	
B1	3	2	5	3	0,1%	0,0%
BTP	8	4	0	0	0,1%	-100,0%
C	1	2	1	2	0,0%	100,0%
D	0	1	4	0	0,0%	
E D	0	0	1	1	0,0%	
Total	5.550	5.660	5.587	6.389	100%	15,1%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

- El 7,5% dels accidentats amb carnet B tenen menys de 3 anys d'experiència amb aquest carnet.
- La mitjana dels anys de carnet dels accidentats és de 14 anys, però varia segons la tipologia del carnet:
 - Carnet AM: 12 anys
 - Carnet A1: 12 anys
 - Carnet A2: 7 anys
 - Carnet A: 19 anys
 - Carnet B: 13 anys
- La mitjana d'edat dels motoristes és de 32 anys pels conductors de ciclomotors i de 38 anys pels de motocicleta.

Distribució territorial dels accidents en motocicleta

La distribució d'aquests accidents a la ciutat mostra una clara concentració al districte de l'Eixample, on es produeix el 37,4% dels accidents del període. A més distància hi ha els districtes de Sarrià-Sant Gervasi, que registra l'11,8%, i el de Sant Martí, amb el 10,6%. En tots tres districtes es detecta una tendència creixent de l'accidentalitat, sobretot a ciutat Vella, amb un creixement del 25,6% entre els anys 2015 i 2018.

Per determinar si aquests valors impliquen una real concentració, o aprofundir a detall de carrer, seria necessari conèixer la intensitat de desplaçaments en motocicleta que es produeixen per zones de la ciutat.

Causas mediates

En un percentatge dels accidents hi ha una causa indirecta deguda a un element addicional que afecta la conducció. Segons les dades disponibles, en l'1,7% dels accidents amb motocicletes implicades intervé l'excés d'alcohol com a causa mediata, i en el 0,4% l'excés de velocitat.

Taula 30. Causa mediata en accidents amb motocicletes (2015-2018)

Causa mediata	2015	2016	2017	2018	Total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Alcoholèmia	68	74	73	132	347	94%
Calçada en mal estat	59	61	41	50	211	-15%
Excés de velocitat o inadequada	33	18	18	20	89	-39%
Drogues o medicaments	3	1	2	18	24	500%
Factors meteorològics	0	0	1	8	9	
Objectes o animals a la calçada	0	0	1	7	8	
Estat de la senyalització	1	3	0	0	4	

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: Causa mediata explotada en accidents què disposen d'aquesta dada.

5.5. CÀLCUL DEL RISC

El risc indica la relació existent entre l'accidentalitat i la mobilitat relativa de cada grup d'usuaris de la xarxa. Contrasta el nombre de víctimes segons modes de transport amb les mesures existents de mobilitat que es disposen: persones- quilòmetre per modes (vehicles- quilòmetre, amb correcció en funció del factor d'ocupació¹) o nombre de desplaçaments per modes.

Pels vianants es disposa de dades quantificades dels desplaçaments a peu a Barcelona, així com les distàncies mitjanes, que s'han utilitzat per realitzar una mesura estimada.

Càlcul del risc, índex víctimes en relació a persones-quilòmetre

Les dades posen de manifest el major risc de patir un accident que tenen els usuaris de vehicles de dues rodes, siguin a motor o sense, per sobre de la resta de mitjans de transport.

En tercer lloc es situa el col·lectiu dels vianants, posant de manifest que els col·lectius vulnerables són els que presenten un major risc de patir un accident.

Destaca l'increment del risc de patir un accident que han protagonitzat els passatgers d'autobusos, doblant el seu risc entre 2015 i 2017.

No es disposa encara de les dades de trànsit corresponents a l'any 2018.

Taula 31. Víctimes de sinistre en ciutat, en funció del mitjà de locomoció. Índex per passatger-km

Mode	víctimes	2015 milions pax-km	Risc	víctimes	2016 milions pax-km	Risc	víctimes	2017 milions pax-km	Risc
Motos+Ciclomotors	6.586	916	7,19	6.838	806	8,48	6.848	771	8,89
Bicicletes	526	92	5,72	601	97	6,21	629	102	6,17
Vianants	1.238	724	1,71	1.267	762	1,66	1.238	802	1,54
Autobusos i autocars	496	1.032	0,48	517	519	1,00	502	496	1,01
Turismes	2.379	2.422	0,98	2.301	2.669	0,86	2.340	2.552	0,92
Taxis	289	821	0,35	281	643	0,44	281	615	0,46
Furgonetes	204	1.024	0,20	193	963	0,20	223	921	0,24
Camions	27	257	0,11	34	395	0,09	32	377	0,08

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.

¹ Es consideren les següents ocupacions pels diferents tipus de vehicles:
Motos:1,02;Turismes:1,18;Furgonetes:1,8;Camions:2,0;Taxis:1,5;Autobusos:12,7

Es comparen els valors de forma indexada, prenent com a valor 1 l'índex d'accidentalitat dels usuaris de turisme l'any 2015.

Taula 32. Índex en base 1 per passatger-km: comparativa entre modes

Modes de desplaçament	2015	2016	2017
Vianants	1,7	1,7	1,6
Turismes	1	0,9	0,9
Taxis	0,4	0,4	0,5
Motocicletes	7,3	8,6	9,0
Furgonetes	0,2	0,2	0,2
Camions	0,1	0,1	0,1
Autobusos i autocars	0,5	1,0	1,0
Bicicletes	5,8	6,3	6,3

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona i Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.

- Els usuaris de motocicletes i ciclomotors tenen un risc entre 7 i 9 vegades superior als usuaris de turismes, en ciutat. Aquest risc creix any rere any en el període.
- Els ciclistes tenen una sinistralitat per passatger-km unes 6 vegades superior als turismes. Tot i que està augmentant molt l'accidentalitat en bicicleta, també està augmentant molt l'ús d'aquest mitjà i, per tant, el risc no augmenta tant.
- Els vianants tenen un risc de sinistralitat quasi doble als turismes, si es valora en funció de l'indicador passatger-km².
- El transport públic ha duplicat el risc, posant-se al mateix nivell que els usuaris de turisme.

² Tot i que passatger-km és l'indicador utilitzat en les comparatives de risc, una de les propostes que es deriven del Pla és l'ampliació d'indicadors per disposar de comparatives més adequades. El desplaçament d'un quilòmetre en vehicle motoritzat és molt diferent d'un quilòmetre a peu, i potser seria més adient incloure altres elements, com la comparació en relació als temps de desplaçament (passatger-minut desplaçat).

5.6. LES RONDES

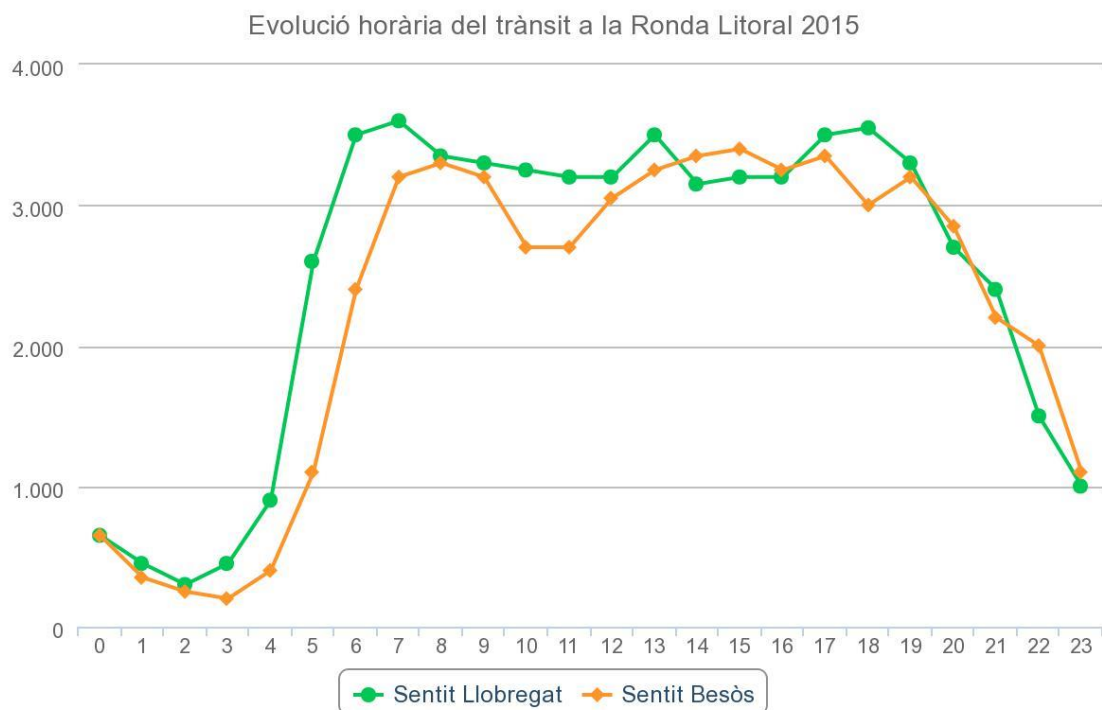
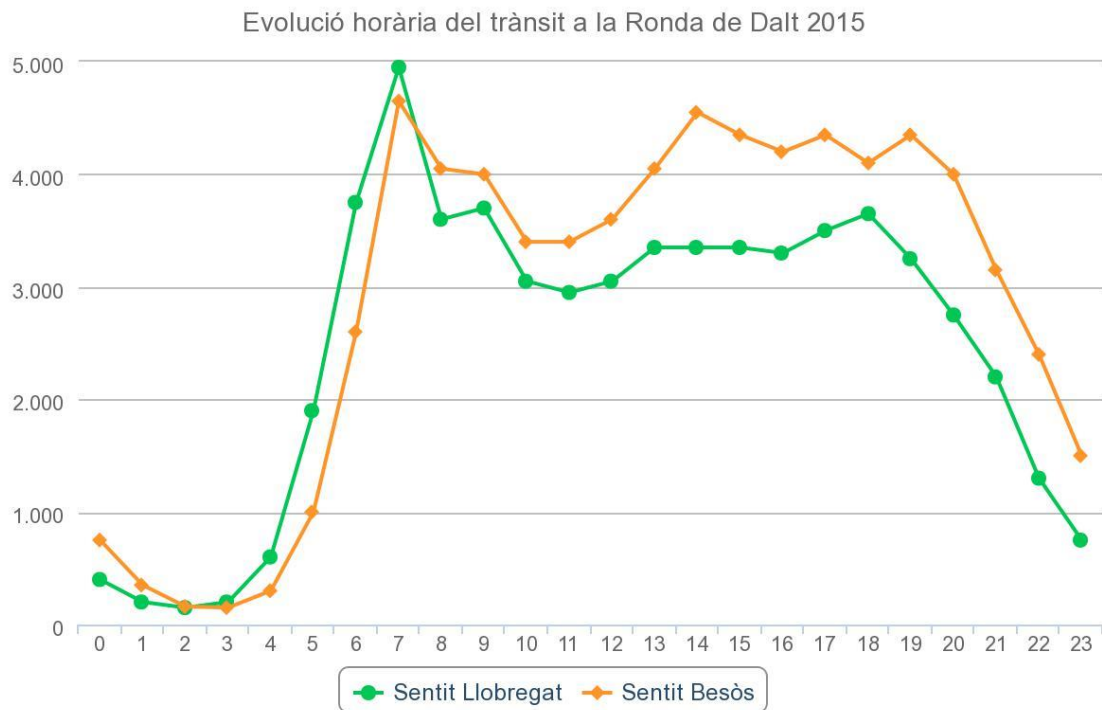
Les Rondes de Barcelona (B-10, B-20 i C-32) formen una gran circumval·lació de la ciutat de Barcelona amb una longitud total de 36,1 km. D'aquests, 26 km es troben dins del terme municipal de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona n'és titular de 20,3 km, sent la resta de titulars altres ens i organismes supramunicipals. S'identifiquen com a Ronda de Dalt (B-20 i C-32) i Ronda Litoral (B-10).

Gràfic 22. Part de les Rondes de titularitat municipal



Les Rondes funcionen com un sistema complex que interrelaciona les principals artèries d'accés a la ciutat amb els grans col·lectors interns (Gran Via, Diagonal, Via Augusta, Meridiana,...). La calçada està formada, en la majoria dels seus trams, per 3 carrils de circulació per sentit separats per una mitjana física. Disposa d'un total de 30 accessos (entrades i sortides).

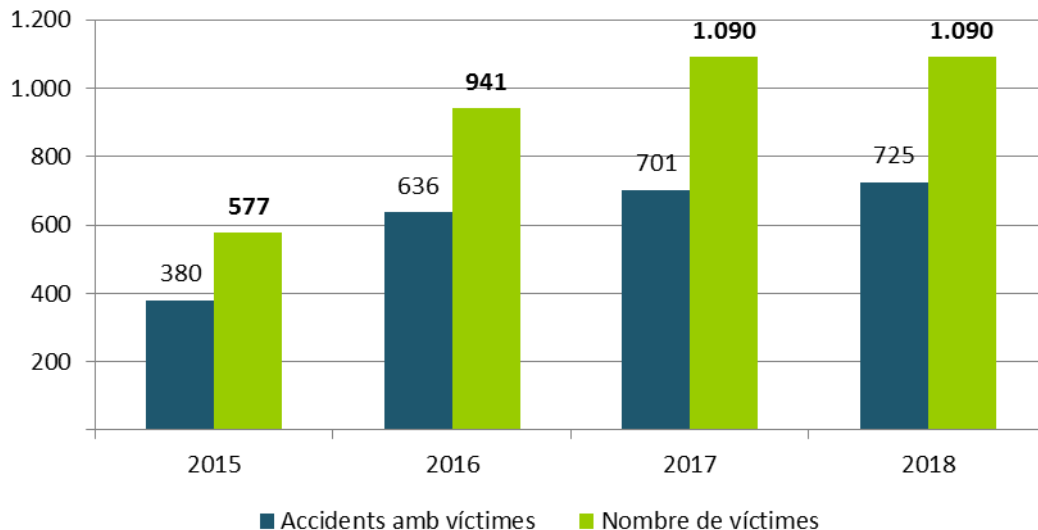
Les rondes presenten una IMD (Intensitat Mitjana Diària) de 276.500 vehicles, sent una de les vies d'alta capacitat més importants de Catalunya, amb hores punta que quasi arriben als 10.000 vehicles/hora en els dos sentits.



Les Rondes de Barcelona es tracten de forma diferenciada, entenent que el seu funcionament i les característiques de la via atorguen als accidents unes circumstàncies molt diferents.

L'accidentalitat a les Rondes augmenta en major mesura que l'accidentalitat a la resta de la ciutat.

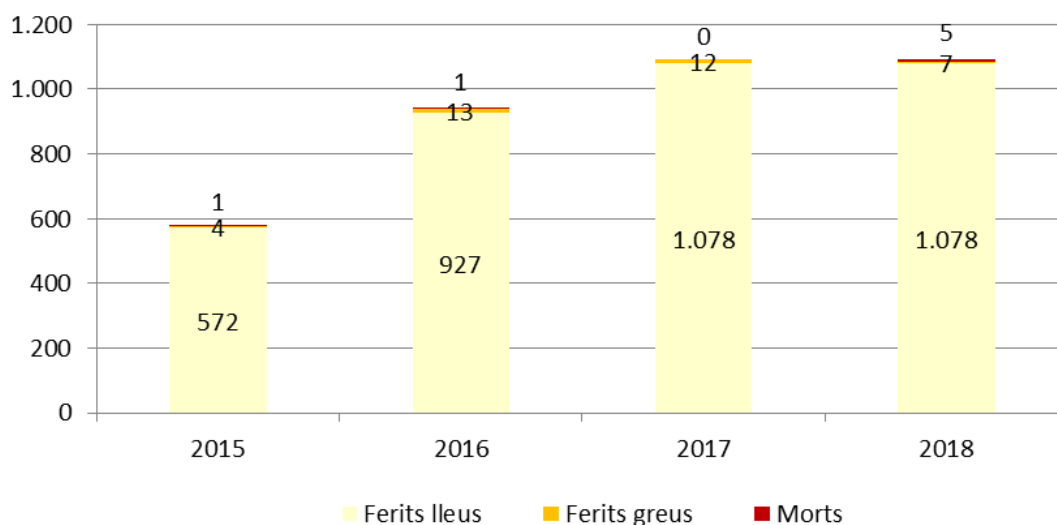
Gràfic 23. Nombre d'accidents i víctimes a les Rondes de Barcelona (2015-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Tot i l'augment, la gravetat dels accidents és en general més baixa. L'any 2017 no s'hi registra cap víctima mortal, però l'any 2018 es van registrar 5 morts, encara que es redueix el nombre víctimes greus.

Gràfic 24. Lesivitat de les víctimes en accidents en zona urbana (2015-2018)



Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

5.6.1. Tipologia d'accident

La tipologia d'accident més freqüent és la col·lisió per abast (42,1% dels accidents del període) i la col·lisió lateral (21,1%).

Taula 33. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes, Rondes (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Abast	166	260	336	349	42,1%	110,2%
Col·lisió lateral	81	148	155	172	21,1%	112,3%
Abast múltiple	62	109	150	149	17,8%	140,3%
Caiguda (dues rodes)	31	44	39	45	6,0%	45,2%
Col·lisió fronto-lateral	24	52	8	8	3,5%	-66,7%
Xoc element	18	26	36	34	4,3%	88,9%
Altres	6	12	23	8	1,9%	33,3%
Atropellament	10	15	1	4	1,1%	-60,0%
Col·lisió frontal	5	5	2	4	0,6%	-20,0%
Caiguda interior vehicle	6	5			0,4%	
Bolcada (més de dues rodes)	1	4	6	4	0,6%	300,0%
Sortida i Xoc			2	2	0,2%	
Encalç			2	6	0,3%	
Desconegut			2		0,1%	
Total	410	680	762	785	100,0%	91,5%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Nota: la suma d'accidents anuals a la taula és superior als valors comptabilitzats prèviament, ja que alguns accidents tenen més d'una tipologia de sinistre associada.

En l'accidentalitat greu es mantenen les xifres de principis del decenni. Destaca, no obstant, que el augment de les caigudes de motos i el xocs contra elements de la via.

Taula 34. Tipus d'accident de trànsit amb víctimes greus o mortals, Rondes (2015-2018)

Tipologies de sinistre	2015	2016	2017	2018	Sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Abast	2	4	4	2	21,1%	0,0%
Col·lisió lateral	2	5	3	2	21,1%	0,0%
Caiguda (dues rodes)	1	2	3	3	15,8%	200,0%
Xoc contra element estàtic	1		3	4	14,0%	300,0%
Encalç			2	4	10,5%	
Bolcada (més de dues rodes)		2		1	5,3%	
Atropellament		1		2	5,3%	
Abast múltiple	1			1	3,5%	0,0%
Sortida i Xoc			1		1,8%	
Col·lisió fronto-lateral			1		1,8%	
Total	7	14	17	19	100,0%	171,4%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

5.6.2. Vehicles implicats

El turisme és el vehicle amb més presència en l'accidentalitat a les rondes (representa el 59,1% en el període i manté una tendència creixent). La proporció de motocicletes és inferior (24,6%), si bé es troben implicades en el 40,5% dels accidents amb major lesivitat. La seva implicació en sinistres ha augmentat en el període.

Destaca el fort augment que registren furgonetes i camions <3,5 tones que, en ambdós casos, han més que doblat la seva accidentalitat.

Taula 35. Tipus de mitjà de locomoció implicat en accidents de trànsit amb víctimes, Rondes (2015-2018)

Tipologies de vehicle	2015	2016	2017	2018	Sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Turisme	484	812	1.025	1.033	59,1%	113,4%
Motocicleta	218	360	410	408	24,6%	87,2%
Furgoneta	66	135	149	152	8,8%	130,3%
Taxi	28	42	36	34	2,5%	21,4%
Camió rígid <= 3,5 tones	13	21	28	23	1,5%	76,9%
Ciclomotor	9	16	5	1	0,5%	-88,9%
Camió rígid > 3,5 tones	8	11	11	18	0,8%	125,0%
Autobús	8	18		4	0,5%	-50,0%
Bicicleta	9	15	1	1	0,5%	-88,9%
Tractor camió	8	9	5	7	0,5%	-12,5%
Tot terreny	1	10	4	7	0,4%	600,0%
Autocar		2	2		0,1%	
Desconegut				3	0,1%	
Autocaravana		1		1	0,0%	
Altres vehicles a motor		1		1	0,0%	
Maquinària d'obres i serveis				1	0,0%	
Total	852	1.453	1.676	1.694	100,0%	98,8%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

Taula 36. Tipus de mitjà de locomoció implicat en accidents de trànsit amb víctimes greus o mortals, Rondes (2015-2018)

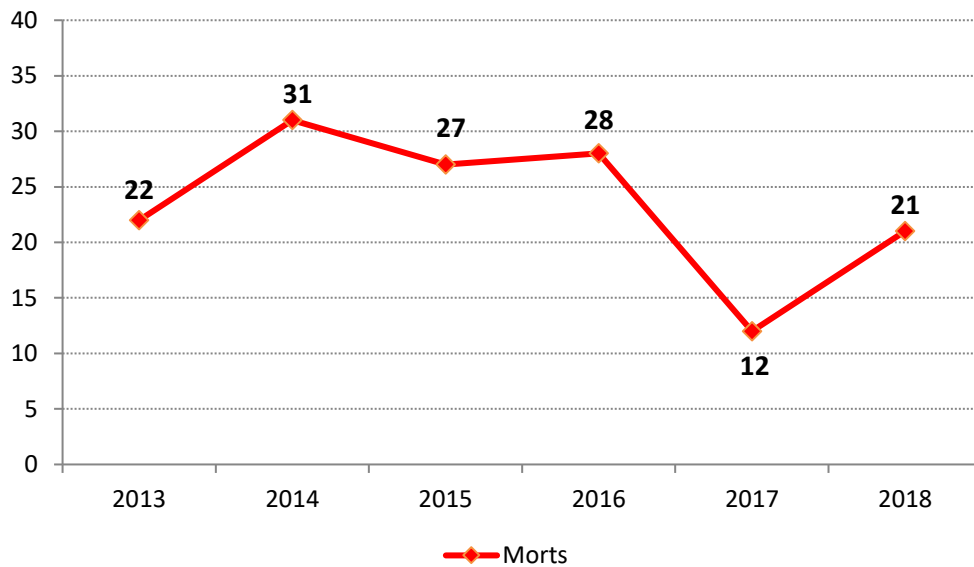
Tipologies de vehicle	2015	2016	2017	2018	Sobre total (2015-2018)	Evolució 2015-2018
Motocicleta	4	9	10	7	40,5%	75,0%
Turisme	5	6	6	9	35,1%	80,0%
Furgoneta	2	3	2	1	10,8%	-50,0%
Tracto camió		3			4,1%	
Autocar		2			2,7%	
Camió > 3,5 tones	1			2	4,1%	100,0%
Camió < 3,5 tones				1	1,4%	
Altres vehicles amb motor				1	1,4%	
Total	12	23	18	21	100,0%	75,0%

Font de les dades: Guàrdia Urbana de Barcelona.

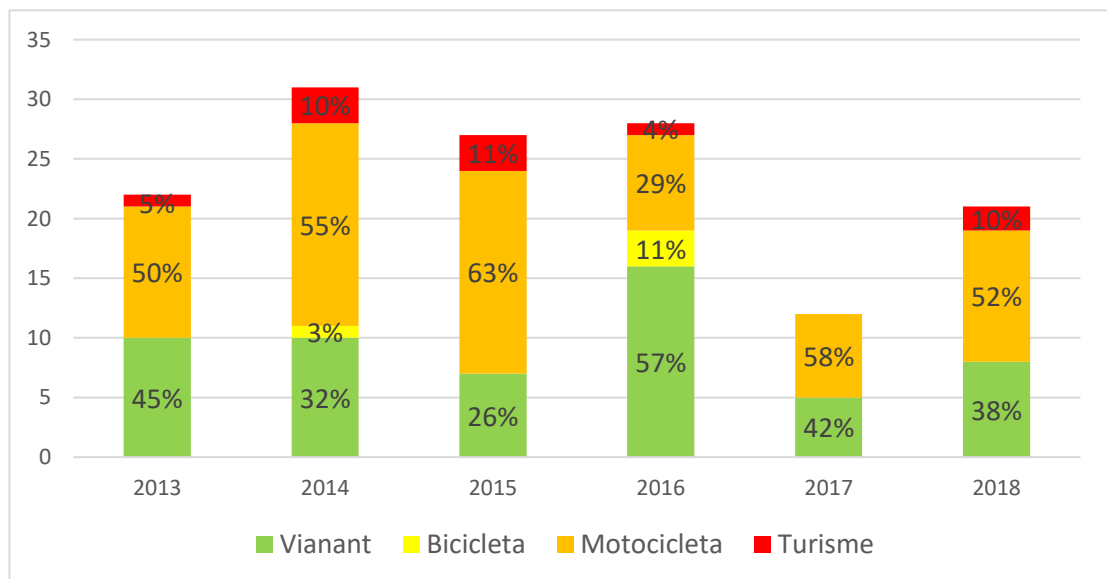
5.7. SÍNTESI DE L'ANÀLISI D'ACCIDENTALITAT

Es recullen les principals conclusions extretes de l'anàlisi d'accidentalitat, fent especial èmfasi en els grups més vulnerables.

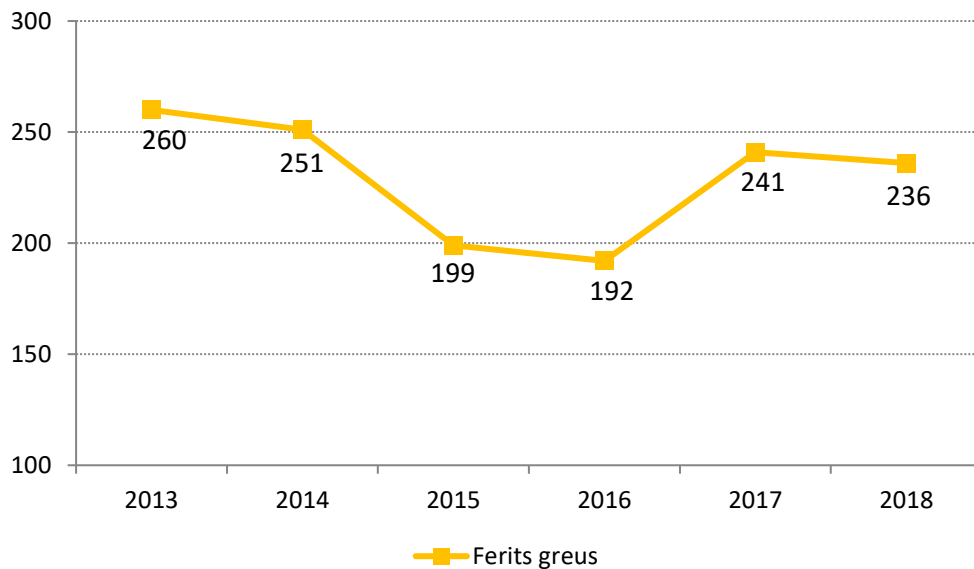
- L'any 2017 es baixa per primer cop a la ciutat de la barrera dels 20 morts en accidents de trànsit, però l'any 2018 es torna a superar aquesta xifra.



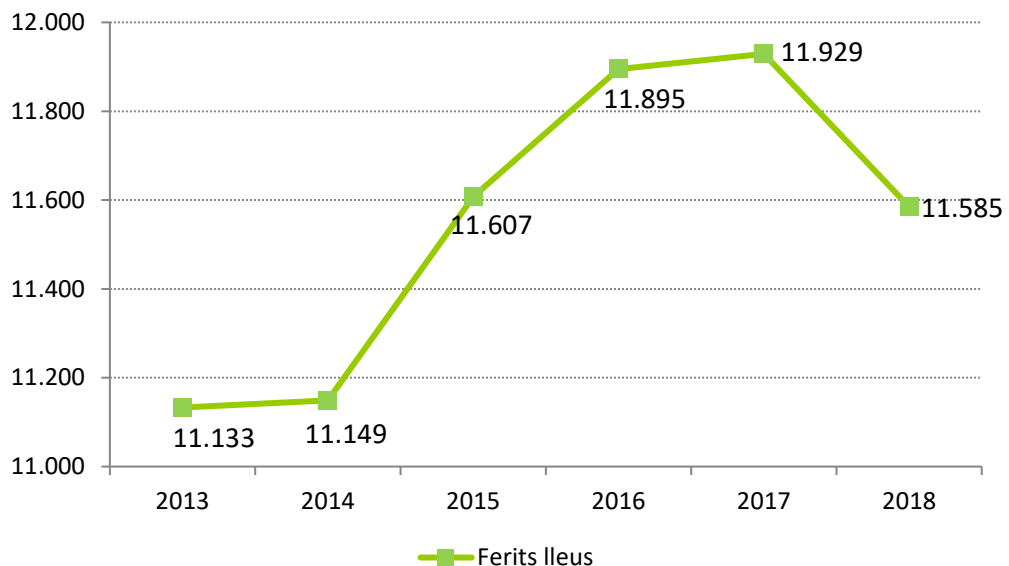
- En els accidents mortals, la majoria de víctimes pertanyen als col·lectius més vulnerables. Cada any, més del 80% de les víctimes es reparteixen entre vianants i motociclistes.



- Els accidents greus mostren una tendència a la baixa des de 2013, però l'any 2017 es registra un repunt que torna a situar l'accidentalitat greu en valors propers als de 2014.



- Dels 236 ferits greus l'any 2018, el 92% pertanyen a col·lectius vulnerables.
- Els accidents lleus porten 6 anys seguits augmentant de forma progressiva, amb dos increments molt forts els anys 2015 i 2016. L'any 2018, però, es redueix per primer cop els últims anys el nombre de ferits lleus.



- El pes dels accidents de Barcelona respecte al total d'accidents urbans de Catalunya ha passat de ser el 54% l'any 2013 al 49% l'any 2018.

- Pels anys 2015 a 2018 els accidents a les Rondes suposen el 6,5% del total d'accidents a la ciutat, els que tenen lloc a d'altres vies d'alta capacitat (B-23, C-31, C-16, C-17 i C-58) l'1,2% i a les carreteres de Collserola el 0,6%.
- De 2010 a 2017, mentre l'accidentalitat general a la ciutat ha augmentat el 12,7% a les Rondes ho ha fet en un 28,4%, on també augmenten sobretot els accidents greus.
- Les furgonetes i els camions augmenten molt la seva participació en els accidents que tenen lloc a les Rondes.

Vianants

- Gràcies a la tasca que s'ha dut a terme en l'anterior Pla els atropellaments greus han disminuït un 11% els últims 4 anys.
- Tot i això, continuen significant el 29% dels accidents greus a la ciutat. I el 30% de les víctimes greus.
- Els vianants suposen el 41,3% de les víctimes mortals dels 4 últims anys.
- La població entre els 10 als 29 anys (19,4%) es troben sobre-representada en els atropellaments (25,2%), tot i que sembla que la tendència, entre els grups de 10 a 19 anys és a disminuir.
- Els atropellaments augmenten més del 30% entre els grups d'edat de 20 a 44 anys, mentre que entre els grups de més joves i més gran es manté. Caldria identificar si una possible causa és l'ús dels mòbils mentre es camina.
- El grup de 70 a 80 anys (8,5% de la població) també està sobre-representat en els atropellaments amb el 9,8%.
- Continua augmentant el nombre d'atropellaments per bicicleta (25% d'increment), que ja se situa en l'11,3%. Tot i que quan es tracta d'atropellaments greus el percentatge baixa fins el 4,1%.
- Entre els atropellaments greus augmenta la presència de furgonetes.
- Augmenta també la presència d'alcohol entre els conductors que atropellen.
- Augmenten les caigudes de vianants a l'interior dels autobusos.

Ciclistes

- L'accidentalitat amb bicicletes implicades augmenta any rere any. Des de l'any 2010 s'ha més que doblat el nombre de bicicletes implicades.
- Només des de 2015 augmenten els accidents amb bicicletes implicades un 15,1% i un 11,8% quan es tracta d'accidents greus.
- Junt amb els autocars i autobusos articulats, les bicicletes són els mitjans que estan augmentant més la seva accidentalitat.

- Els ciclistes suposen el 3,8% de les víctimes mortals dels 4 últims anys.

Motociclistes

- Motos i ciclomotors mantenen la seva presència en els accidents suposant el 39,8% del total de vehicles implicats, igual que a principi de la dècada.
- Però la seva presència entre els accidents greus ha passat de ser el 46% al 43%.
- L'any 2018 s'aconsegueix baixar de la xifra de 10 motoristes morts en accident. L'any 2010 van haver-hi 21 morts motoristes.
- Els motoristes suposen el 50% de les víctimes mortals dels 4 últims anys.
- A nivell de població, la sobre-representació engloba la franja d'edats entre 20 i 54 anys (50% de la població per 88% dels motoristes ferits o morts).
- El grup dels 25 a 29 anys és el col·lectiu amb més ferits, el més sobre-representat i un dels que augmenten més (35%).
- La presència de dones entre les víctimes motoristes ja supera el 25% i va augmentant progressivament des de 2010.
- Entre passatgers s'inverteix la relació i les dones suposen més del 70% de les víctimes.
- Cada cop el carnet B és el que disposen més víctimes motoristes, superant el 50%, quan a principi de la dècada suposava el 43%.
- El perfil de l'accidentat en moto esdevé cada cop més el d'un "usuari de moto", que la utilitza per anar a la feina dintre de l'Àrea Metropolitana, que no pas el del "motorista" clàssic, que l'utilitza per als desplaçaments d'oci i carretera.
- Es dobla, de 2015 a 2018, la presència d'alcohol en els accidents amb motos implicades.

Transport públic

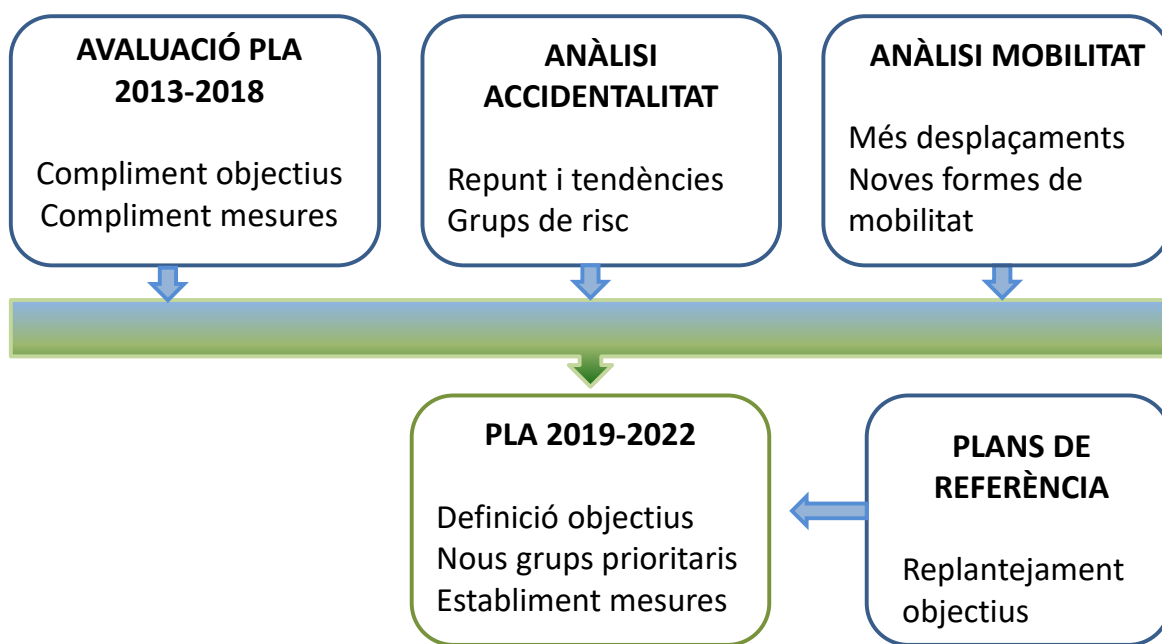
- Augmenten les caigudes a l'interior dels autobusos. De 2015 a 2018 han augmentat el 25,2% i ja suposen el 3,2% del total d'accidents. Pel que fa als accidents greus, l'increment ha estat molt superior, passant de 2 accidents l'any 2015 a 20 l'any 2018.
- L'any 2017 i l'any 2018 apareixen amb força els accidents amb autobusos articulats, degut a l'augment que s'ha produït en la flota circulant d'aquests vehicles, passant de 9 accidents/any als 55 accidents l'any 2018. D'accidents greus no n'hi havia hagut els dos anys anteriors i se'n registren 4 l'any 2018.
- La incorporació de carrils Bus a contra mà fa augmentar l'accidentalitat amb participació d'autobusos.
- L'accidentalitat greu amb taxis es manté amb xifres de l'any 2015.

6. ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA DE BARCELONA

Per confeccionar el nou Pla de Seguretat Viària 2019-2022, amb l'objectiu de continuar el treball iniciat amb l'anterior Pla i la idea d'incorporar els nous reptes de futur, s'ha treballat des de diferents línies d'actuació:

- *Avaluació del Pla 2013-2018*: En primer lloc, des de la perspectiva de l'acompliment de les mesures que s'hi van recollir, avaluant quines van tenir èxit o en quines cal continuar incidint. En segon lloc, des de l'acompliment dels objectius marcats, per establir-ne uns de nous, realistes i alhora ambiciosos.
- *Anàlisi de l'accidentalitat*: Per comprendre quina és la casuística de l'accidentalitat en els darrers 5 anys i avaluar si cal endegar mesures en noves direccions.
- *Plans de referència*: Sempre tenint present quins són els plans d'àmbits territorials superiors.

Gràfic 25. Esquema metodològic de definició del nou Pla 2019-2022



Necessitem tornar a acostar-nos als objectius específics de reducció de l'accidentalitat i incorporar de forma ferma la Visió 0 per a l'any 2050, és a dir, tenir 0 morts i 0 ferits greus amb seqüeles per a tota la vida.



6.1. EL MOMENT ACTUAL DE LA MOBILITAT

Per enfocar les noves estratègies de seguretat viària i plantejar els nous objectius a assolir l'any 2022 cal entendre en quin moment de la mobilitat i de la seguretat viària ens trobem a finals de 2018.

Recuperació de les tendències de creixement

Alguns indicadors socio-demogràfics, com la població o el parc de vehicles, precedeixen els increments de mobilitat, ja que a partir de 2013, el parc de vehicles, i de 2014, la població censada a la ciutat, tornen a créixer fins a dia d'avui.

Després de la davallada dels desplaçaments en vehicle privat provocada per la crisi, que toca fons l'any 2012, a partir de 2013 la mobilitat torna a repuntar, tant a l'àmbit del conjunt de Catalunya com en el de la ciutat de Barcelona. A la capital, els dos primers anys el repunt és molt moderat, però a partir de 2014 els quilòmetres conduïts en vehicles motoritzats experimenten un important creixement. A major mobilitat augmenta el risc de patir un accident.

Noves formes de desplaçar-se

En un període molt curt de temps, nous mitjans de transport han començat a circular pels carrers i voreres de la ciutat: Patinets, patinets elèctrics, plataformes d'una roda, plataformes de dues rodes, "segways", "trixies", bicicletes elèctriques, bicicletes amb cistelles, bicitaxis, etc...

Mitjans de transport que abans que sortís publicat l'anterior PSV 2013-2018 tenien una presència residual als carrers de Barcelona, o bé ni existien.

La presència de tots aquests nous artefactes mòbils ha comportat conflictes quan han començat a interaccionar amb la resta de vehicles i amb els vianants. En conseqüència, està augmentant el nombre de ferits que arriben als hospitals usuaris d'aquests nous mitjans o fruit de col·lisions amb ells.

Consolidació de la bicicleta

Paral·lelament s'ha anat consolidant i augmentant l'ús de la bicicleta, a la qual s'ha afegit la bicicleta elèctrica.

Barcelona acabarà l'any 2018 amb més de 200 km de carrils bici, quan a l'inici de l'anterior PSV de Barcelona 2013-2018 no se superaven els 100 km. EL 90% de la població ja disposa de vies ciclistes a menys de 300 metres de casa seva.

Amb aquesta nova infraestructura, que dota de major seguretat a ciclistes, la mobilitat en bici els últims 3 anys ha augmentat a un ritme superior del 6% anual.

En part també propiciat per aquest augment en els km de carril bici, a partir de l'1 de gener de 2019 finalitza la moratòria que permet circular les bicicletes per la majoria de voreres i ja només ho podran fer per aquelles voreres de més de 5 metres d'amplada i un espai lliure de pas superior als 3 metres. Això suposa que per la majoria de carrers de la trama Cerdà no hi podran circular.

L'any 2019 també ha d'entrar en funcionament el nou servei de bicing, amb 6.000 bicis mecàniques i 1.000 d'elèctriques.

Presència del patinet elèctric

Dintre d'aquest nombrós i heterogeni col·lectiu de vehicle destaca la presència als carrers del patinet elèctric. Les seves prestacions (no cal aparcar-lo, velocitat relativament alta, facilitat de maneig, no requereix esforç) han fet que cada cop més persones l'estiguin adoptant per als desplaçaments de mitja distància (entre 5 i 15 km).

Els patinets elèctrics (els més lleugers i habituals) no poden circular per la calçada, a excepció de les zones 30, i tampoc per les voreres inferiors als 5 metres d'amplada. Caldrà valorar si, amb l'increment d'usuaris que es preveu, les seccions del carrils bici seran suficientment amples per a què hi cohabitin bicicletes i patinets.

L'ús del patinet queda restringit a l'entorn particular i de moment l'Ajuntament de Barcelona no considera oportú, com a mínim fins a l'any 2021, atorgar llicències a empreses de Patinet sharing.

Nova gestió de la mobilitat: Motosharing

A Barcelona, i a moltes altres grans ciutats europees, està prenent força el concepte de gestió de la mobilitat, coneguda com a MaaS (Mobility as a Service). Ja no es tracta de "posseir" un mitjà de transport particular, sinó de tenir la possibilitat d'accedir a serveis de mobilitat.

Als serveis de compartir cotxe que ja funcionen des de fa uns anys, s'hi afegeixen en els últims tres anys, els serveis de moto i de bicicleta. A finals de 2018, fins a 5 companyies de moto i 3 de bicicletes ofereixen vehicles repartits per tota la ciutat, que s'activen mitjançant targetes amb GPS.

En altres ciutats són els patinets elèctrics de lloguer els que estan envaint els carrers.

A nivell de seguretat viària, més enllà de l'ocupació que es fa dels carrers, i més concretament de les voreres, aquest accés gairebé universal a tot tipus de vehicles, pot incorporar a la mobilitat usuaris poc avesats, amb falta d'experiència o que no tenen clares les ordenances o per on es pot o no circular. En els cas de les motos de lloguer fins a un 26% dels usuaris són estrangers, amb els problemes que això pot comportar de falta de coneixement del territori i de les normes.

Els delictes relacionats amb l'ús de les motos de lloguer està augmentant molt ràpidament, sobretot relacionat amb la utilització del vehicle sense cap tipus de carnet.

Caldrà prendre les accions pertinents per evitar un augment de l'accidentalitat d'aquest tipus d'usuaris i regulars les ocupacions a la via pública.

Serveis de repartiment

Dintre dels nous models de negoci també estan proliferant les empreses de repartiment de menjar, que es desplacen fonamentalment en bici o amb moto. Deliveroo, Glovo o Just Eat en són 3 dels exemples més vistos a Barcelona. El fet de cobrar per servei i haver, per tant, de reduir al màxim el temps de desplaçament, fa que en línies generals es cometin bastants incompliments de les normes de circulació entre aquests col·lectius.

D'altra banda, l'augment en l'accidentalitat de furgonetes també pot estar relacionat amb el consum per Internet, cada vegada més habitual, tant entre les plataformes especialitzades d'Amazon o AliBabá, o les cadenes de supermercats i grans establiments comercials.

Ordenances a remolc

Tos aquests canvis en tan pocs temps estan fent que el nivell legislatiu i/o normatiu vagi per darrere, generant situacions d'indefinició.

Barcelona, no obstant, és dels pocs municipis que s'ha avançat en la regulació dels vehicles de mobilitat personal i els cicles de més de dues rodes, modificant l'Ordenança de Vianants i Vehicle, concretament en la seva referència en l'article 14 (vegeu l'annex).

Identificació i registre

Quan els vehicles de mobilitat personal, bicicletes i cicles de més de dues rodes desenvolupin una activitat d'exploració econòmica, la identificació i el registre dels vehicles és obligatòria.

Els vehicles s'identificaran amb un codi QR, excepte aquells cicles la potència dels quals sigui superior als 250 W, que quedarien fora d'aquesta classificació ja que són vehicles que han de disposar de matrícula.



Com s'ha de registrar el vehicle?

1. Cal concertar una cita prèvia al telèfon d'atenció al client de B:SM (938 875 034).
2. Portar el dia i l'hora convinguts tota la documentació requerida de cada vehicle per registrar a l'Oficina d'Atenció al Client de B:SM (c. de Calàbria, 66, Barcelona).
3. B:SM enviarà a cada empresa els adhesius i targetes clau de cada vehicle que compleixi amb els requisits de registre.
4. Instal·lar els adhesius als vehicles seguint les instruccions.
5. Més informació a bsmsa.cat.

**Per una mobilitat més sostenible,
per una ciutat més saludable**

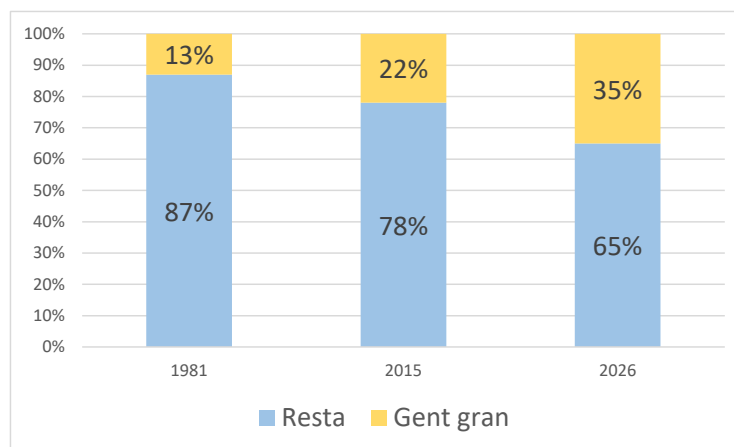
barcelona.cat/bicicleta

Regulació de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a la ciutat de Barcelona




Envel·liment de la població

El fet que el col·lectiu de persones grans sigui un dels més vulnerables a l'hora de patir accidents de trànsit es combina perillosament amb l'envel·liment previst de la població. D'aquí poc menys de 10 anys més de la tercera part de la població tindrà més de 65 anys. I de les víctimes mortals en atropellament de trànsit més del 60% són persones grans.



6.2. OBJECTIU DEL PLA 2019-2022

El Pla 2019-2022 es troba a cavall entre dues dècades, en les quals s'han marcat uns objectius (2010-2020) i se'n marcaran uns de nous (2020-2030), que han de ser aprovats per la Comissió de Seguretat Viària.

Els objectius de reducció de l'accidentalitat a Barcelona s'alineen tradicionalment als de Catalunya, on pels resultats coneguts fins a 2017 i els provisionals de 2018, sembla que no s'assoliran els objectius plantejats a nivell global. A finals de 2017, la reducció del nombre de morts respecte a l'any 2010 és de 26%, mentre que la reducció en el nombre de ferits greus és del 15%.

Per al cas de Barcelona en particular, seguint la tendència actual no s'assoliran els reptes marcats pel que fa a la reducció del nombre de ferits greus, però sí en relació a l'objectiu de reducció de morts.

Per tant, a falta de conèixer quins seran els nous reptes que es plantejaran des d'Europa i com s'adaptaran als respectius territoris, des de Barcelona cal seguir sent ambiciosos, però realistes en la consecució d'objectius.

L'objectiu a assolir l'any 2022 amb la finalització del Pla serà de continuïtat amb les reduccions plantejades en el PSV 2013-2018, tant per al nombre de víctimes mortals com de ferits greus.

El valor final passa per definir dos paràmetres clau; el percentatge de reducció al què es vol arribar i el valor que s'ha de prendre de partida:

- **Percentatge de reducció:** Com que encara no es coneixen els objectius que es marcaran des d'Europa per a la dècada 2020-2030 i, en conseqüència, el Servei Català de Trànsit no ha establert els propis per al conjunt de Catalunya, s'aplica la mateixa reducció que el Servei Català de Trànsit va establir per al 2020. Si per a un període de 10 anys, l'objectiu de reducció de morts era del 50%, per a un període de 4 anys, 2019 a 2022, la reducció haurà de ser del 20%. Per al cas dels ferits greus, si era del 40%, per a un de 4 anys, la reducció serà del 16%.
- **Valor de partida:** Com que s'està a cavall entre dues dècades i encara cal valorar l'assoliment d'objectius l'any 2020, el valor que es pren de partida són els objectius que va marcar l'anterior Pla per a l'any 2018.

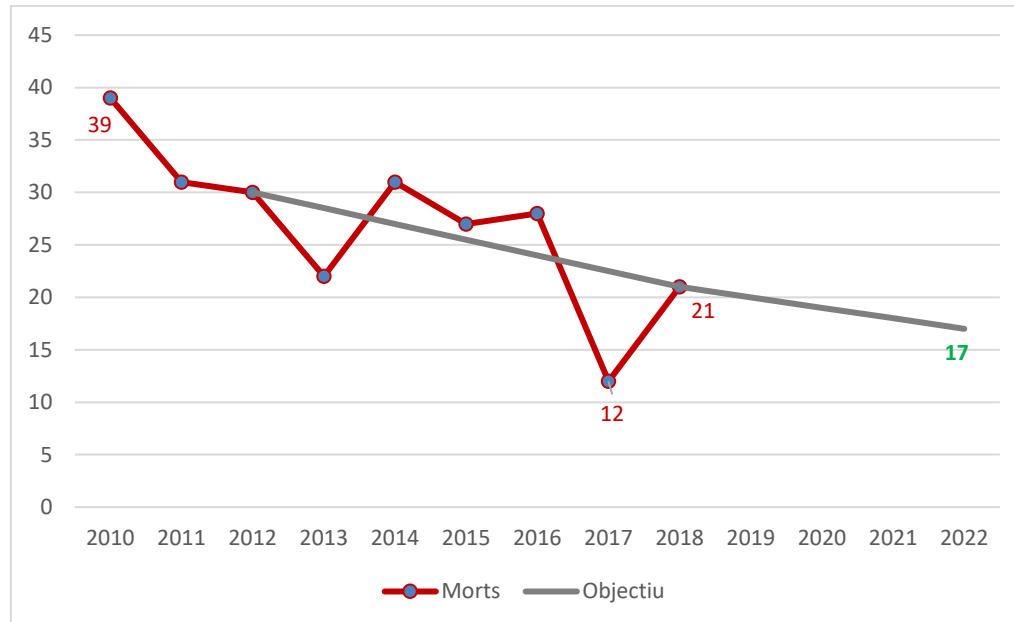
D'aquesta manera quedaria:

Taula 37. Objectius de morts i ferits greus per al PSV 2019-2022

Víctimes	Objectius per a 2018 (6 anys)			Objectius PSV 2019-2022	
	Any 2012	Reducció	Objectiu	% reducció a 2022	Valor a 2022
Morts	30	30%	21	20%	17
Ferits greus	249	20%	199	16%	167

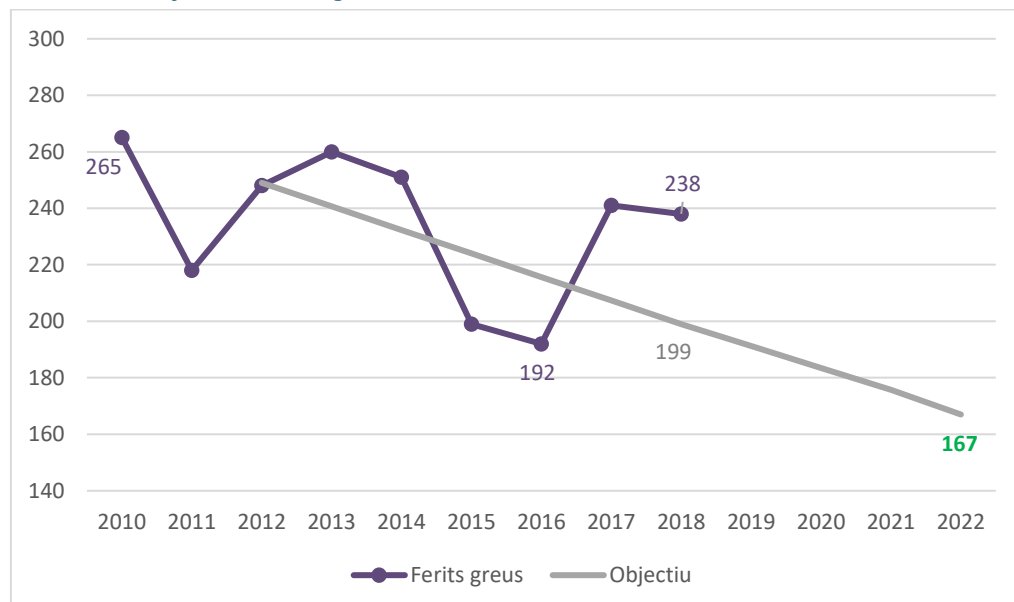
Pel que fa al nombre de morts, l'objectiu del 2022 ha de ser situar-se per sota de les 18 víctimes mortals, seguint amb la mateixa tendència.

Gràfic 26. Objectiu de víctimes mortals a assolir el 2022



Pel que fa a l'objectiu de reducció en el nombre de ferits greus, partint de l'objectiu de 199 ferits greus previstos a 2018, quedaria en 167.

Gràfic 27. Objectiu de ferits greus a assolir el 2022



6.3. EIXOS PRIORITARIS I COL·LECTIUS ESPECÍFICS

Per assolir aquest objectiu maximitzant els efectes de les mesures que han d'aplicar-se, es conjuguen els resultats de la diagnosi de la situació a Barcelona amb quatre criteris bàsics de treball, establerts des de l'Ajuntament de Barcelona:

- Es treballarà de forma prioritària en la prevenció dels sinistres amb major lesivitat de les víctimes.
- Es determinaran mesures específiques per a usuaris vulnerables, que mostren major desprotecció o major risc en front dels accidents: vianants, ciclistes, motociclistes, infants, gent gran i persones amb mobilitat reduïda.
- Es treballarà prioritàriament en la resolució de problemàtiques o casuístiques d'accident que agrupen un nombre elevat de sinistres a l'any, en les que una acció correctora tingui efecte sobre un gran grup d'usuaris o tipologies d'accident.
- Es treballarà de forma específica i ad hoc en els casos on es registrin víctimes mortals.

Amb aquests criteris de treball, el Pla de seguretat de Barcelona ha identificat uns col·lectius específics dins de grups d'usuaris vulnerables.

Els usuaris vulnerables es defineixen a la Directiva europea ITS com a "usuaris no motoritzats de la xarxa viària, com els vianants i els ciclistes, així com els motoristes i les persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïda".

L'espai de la ciutat i el funcionament de les directrius de circulació hauran de tenir en compte les necessitats específiques d'aquests usuaris vulnerables, que actualment mostren taxes de sinistralitat amb nivells no acceptables.

Caminar i anar en bicicleta són modes de transport on usuaris relativament desprotegits interactuen amb el trànsit amb, comparativament, elevada velocitat i massa. Aquest fet fa els vianants i els ciclistes més vulnerables enfront de les circumstàncies d'un accident.

VIANANTS

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

El 41% de les víctimes mortals en els últims tres anys a la ciutat han estat vianants. El Dels ferits greus, el 31% també són vianants atropellats.

CICLISTES

És el grup d'usuaris de la xarxa viària que mostra el major creixement del nombre de víctimes en els últims anys. Les víctimes mortals en bicicleta continuen representant el 4% del total de morts, però els ferits greus en bicicleta representen el 6,8% del total de greus, quan al primer trienni de la dècada representaven el 3,1%.

Aquest increment és paral·lel a l'augment de la mobilitat en aquest mitjà en ciutat, evidenciant la necessitat de noves mesures de prevenció.

USUARIS DE MOTOCICLETES

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

Es tracta del mitjà de transport amb major implicació en accidents greus i mortals (al voltant del 42% dels implicats).

Durant el trienni 2015-2017 han perdut la vida 32 motoristes a la ciutat, el 48% del total de víctimes mortals.

VEHICLES PESANTS

Tot i que representen menys del 2% dels accidents a la ciutat i el 3% dels accidents greus, per la seva notorietat i els potencials conflictes que poden ocasionar, cal prendre especials mesures amb la circulació de vehicles pesants a la ciutat

6.4. SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA

Amb una periodicitat anual, el municipi haurà de realitzar un seguiment del Pla, per tal d'autoavaluar la implementació de mesures del Pla i els resultats obtinguts en termes de reducció d'accidents.

La Comissió de Seguretat Viària quedarà encarregada de conduir aquesta tasca i de notificar els seus resultats als responsables polítics, tècnics municipals, agents de Guàrdia Urbana i altres agents implicats.

Segons els resultats evidenciats pot ser necessari ajustar el Pla, adaptant les prioritats establertes a les necessitats destacades o afegir mesures per a donar resposta a noves situacions.

Hi haurà un equip conjunt, format per la Guàrdia Urbana i la Direcció de Serveis de Mobilitat, que s'encarregarà de fer el seguiment del PLSV.

El Servei Català de Trànsit sol·licitarà la transmesa d'aquests resultats, per tal de donar suport en els àmbits de seva competència.

Per a facilitar la tasca de seguiment s'ha configurat una taula de comprovació amb un seguit d'indicadors, que permet confrontar els futurs resultats del Pla amb els objectius definits. Per cada indicador s'inclou una relació de mesures d'actuació que poden haver tingut efectes sobre l'indicador.

6.4.1. Indicadors de seguiment

Anualment s'hauran de completar les caselles relatives a l'evolució dels indicadors i la comparativa sobre el compliment, o la manca de compliment, dels objectius definits.

Taula 38. Indicadors de seguiment

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VICTIMITZACIÓ EN ZONA URBANA (CIUTAT + RONDES)								
1	Nombre de víctimes en accidents de trànsit		11.016					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
2	N. de víctimes/ 1.000 habitants		6,8					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
3	N. víctimes/ 10⁶ veh-km		2,65					
	Objectiu del PLSV		Reducció					

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Compliment (sí/no)								
4	N. morts en accident de trànsit		12					
	Objectiu del PLSV		Reducció 20% en el període de vigència					
	Compliment (sí/no)							
5	N. conductors amb carnet B+3 implicats en accidents de trànsit sobre el total							
	Objectiu del PLSV		Reducció 20% en el període de vigència					
	Compliment (sí/no)							
6	N. ferits greus en accident de trànsit		241					
	Objectiu del PLSV		Reducció 20% en el període de vigència					
	Compliment (sí/no)							
ÀMBITS D'ACTUACIÓ PRIORITÀRIA								
7	Nombre d'atropellaments amb víctimes	T-08;T-09; T-11	1.128					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
8	N. d'atropellaments amb víctimes/ 10⁶ veh-km	T-08;T-09; T-11	0,27					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
9	N. víctimes greus o mortals en atropellaments en ciutat/ total de greus i mortals	T-08;T-09; T-11	32,5%					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
10	N. d' atropellaments en ciutat causats per manca de respecte del pas de vianant per part del conductor/total atropellaments	T-08;T-09; T-11	34,7%					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
11	Ciclistes implicats en accidents	T-10;T-11	691					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
12	Nombre de ciclistes implicats /10⁶ veh-km en bicicleta	T-10;T-11	8,5					
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
13	Motocicletes implicades en accidents							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2017	2018	2019	2020	2021	2022
14	Nombre de motocicletes implicades /10 ⁶ veh-km							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
15	Nombre d'atropellaments en ciutat amb motocicletes implicades							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
CAMPANYES PREVENTIVES								
16	Proves d'alcoholèmia/1.000 habitants			41,51				
	Objectiu del PLSV		Augment					
	Compliment (sí/no)							
17	Percentatge d'infractors en proves d'alcoholèmia							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
18	Percentatge de positius en controls d'alcoholèmia en motocicletes implicades en sinistres							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
19	Nombre de radars			29				
	Objectiu del PLSV		Augment					
	Compliment (sí/no)							
20	Nombre d'infraccions per excés de velocitat							
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
21	Nombre d'infraccions a motociclistes per ús indegut del cas o no portar-lo							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
22	Nombre d'infraccions a ciclistes per ús indegut del cas o no portar-lo							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
23	Nombre de conductors sancionats per excés de velocitat (àmbit administratiu)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2017	2018	2019	2020	2021	2022
24	Nombre de conductors sancionats per excés de velocitat (àmbit penal)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
25	Nombre de conductors sancionats per conducció temerària (àmbit penal)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
26	Nombre de conductors sancionats per conduir sense permís (àmbit penal)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
27	Nombre de conductors sancionats per consum de drogues							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
28	Nombre de conductors sancionats per alcoholèmia (àmbit penal)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
29	Nombre de conductors sancionats per alcoholèmia (àmbit administratiu)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
30	Denúncies per infraccions en moviment (s/ total denúncies)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
31	Recaptació de sancions (s/ total sancions imposades)							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
32	Punts retirats per la DGT							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							
33	Percentatge de passatgers que utilitzen el cinturó de seguretat							
	Objectiu del PLSV							
	Compliment (sí/no)							

INDICADORS		Mesures correctores i preventives directament relacionades	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT SEGURA								
34	Nombre d'alumnes a qui s'imparteixen activitats de Servei per a una Educació Segura (SES)							
	Objectiu del PLSV		Augment					
	Compliment (sí/no)							
35	Nombre de sessions informatives a col·lectius específics							
	Objectiu del PLSV		Augment					
	Compliment (sí/no)							
36	Nombre de zones de risc identificades	71						
	Objectiu del PLSV		Reducció					
	Compliment (sí/no)							
37	Nombre de millores aplicades en les zones de risc identificades							
	Objectiu del PLSV		Augment					
	Compliment (sí/no)							

6.5. AGENTS IMPLICATS

L'aplicació d'aquest Pla de Seguretat requereix la participació i col·laboració de diverses àrees de l'Ajuntament, així com la de tots els agents implicats en la seguretat viària.

En concret, els operadors municipals que hi treballen més directament són:

- Àrea de Seguretat i Prevenció - Gerència de Seguretat i Prevenció – Guàrdia Urbana.
- Àrea d'Ecologia Urbana – Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Direcció de Serveis de Mobilitat.

També hi participa l'Agència de Salut Pública de Barcelona.

Es preveu, també, la participació de l'Àrea d'Hàbitat Urbà (Projectes Urbans, Infraestructures, Medi Ambient i Serveis Urbans), representants dels Districtes i de l'Institut Municipal d'Educació.

D'altra banda, el Pla s'obre a la societat civil. Actualment ja es col·labora amb diferents associacions de víctimes d'accidents de trànsit, associacions de mares i pares d'alumnes, clubs d'automobilistes, associacions pels drets dels vianants i els ciclistes, escoles de formació de conductors... La intenció de l'Ajuntament de Barcelona és continuar amb aquestes col·laboracions, ampliant-les a la resta d'agents de la societat implicats en la seguretat viària, dins de les sessions del Pacte per a la Mobilitat.

7. DESENVOLUPAMENT DE LES MESURES D'INTERVENCIÓ DEL PLA 2019-2022

En el desenvolupament de les mesures cal combinar els aspectes polítics i tècnics.

Àmbit polític

És necessari que el discurs polític de l'Ajuntament de Barcelona inclogui la prevenció de l'accidentalitat dins les seves prioritats, com a ens gestor de la vida pública. I que aquest compromís sigui explícit en la seva comunicació amb una clara referència a la "visió zero". No es pot deixar de treballar en aquesta problemàtica, tenint els nivells actuals de ferits a la ciutat.

L'eina més eficaç quan es treballa en prevenció d'accidents passa pel canvi del comportament dels usuaris de la via, aconseguint el seu rebuig enfront de la sinistralitat i afavorint una convivència a la xarxa viària basada en el respecte de la integritat física pròpia i de la resta de ciutadans.

La difusió d'aquest missatge ha de ser un dels objectius transversals de l'administració pública, així com ho són altres missatges de convivència i respecte de l'espai i el medi ambient. Però en ocasions els conceptes de seguretat viària queden limitats a l'esfera de la mobilitat, i s'ignoren les seves implicacions en la salut pública, l'educació, el disseny de l'espai públic, o fins i tot com a element amb repercussions en els costos de gestió pública.

A més, cada grup d'usuaris de la via ha de sentir que el sistema de mobilitat també està pensat en funció de les seves necessitats específiques, aconseguint una integració real en el sistema.

Aquesta voluntat ha de ser explícita en el discurs polític, alertant dels tipus de sinistre que s'estan produint, explicant quantes persones estan implicades 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.

Àmbit tècnic

La configuració de la trama urbana de la ciutat de Barcelona, així com les directrius que regulen l'ús de l'espai públic, han de respondre a un seguit de criteris tècnics i humans. Aquests han de estar basats en el millor coneixement disponible amb objectius diversos, entre els quals és prioritari considerar la prevenció de víctimes d'accident.

El tractament de les dades i les mesures de comportament dels usuaris proporciona un coneixement acurat de la situació, que permet continuar les tasques que es venen realitzant de correcció i prevenció de sinistralitat.

Els resultats de la diagnosi han posat de manifest a Barcelona la vulnerabilitat d'un seguit d'usuaris. Vianants, ciclistes i usuaris de vehicles de dues rodes pateixen taxes de sinistralitat molt elevades en comparativa amb els usuaris de turismes. I tot i així tradicionalment la xarxa viària es planifica des del punt de vista del conductor de turisme. I encara més, la xarxa viària tampoc té en compte les necessitats específiques de col·lectius

que per edat o limitacions físiques o d'altre caire, no perceben l'espai ni les unitats mòbils de la mateixa manera.

Les següents mesures han de permetre:

- Millorar l'estat del coneixement actual, establint noves eines i processos de recollida i gestió de la informació d'accidentalitat i del comportament.
- Dissenyar i aplicar mesures correctores en els àmbits de prioritat.
- Establir els processos preventius, per fer front als major conflictes actuals de la ciutat de Barcelona.

Així, el Pla d'Acció del PSV contempla un seguit de mesures orientades a assolir els objectius destacats per cada línia d'actuació.

Es consideren 4 blocs principals d'intervenció, dintre dels quals s'organitzen les mesures en 10 àmbits diferents.

Taula 39. Objectius específics i línies estratègiques del Pla local de seguretat viària

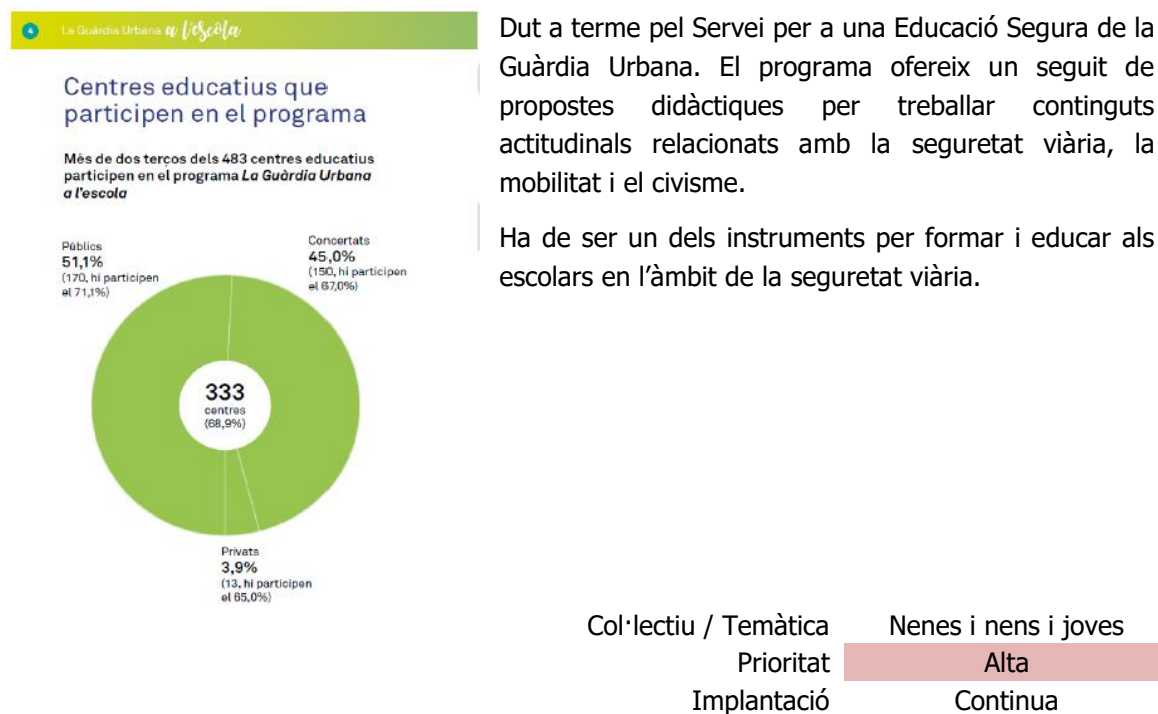
Blocs	Àmbits
EDUCATION	1.PREVENCIÓ Projectes i accions de prevenció per reduir els accidents i víctimes per accident de trànsit.
	2.FORMACIÓ Accions, sessions i jornades de formació relacionades amb la seguretat viària.
	3.COMUNICACIÓ Accions comunicatives per posar en valor la importància de la seguretat viària
	4.INVESTIGACIÓ Accions, estudis i convenis que ajudin a generar coneixement i intel·ligència en la problemàtica de l'accidentalitat.
ENGINEERING	5.ORGANITZACIÓ Mesures de caràcter organitzatiu.
	6.TECNOLOGIA Projectes i millores de caràcter tecnològic. Estudiar els efectes de diferents tecnologies disponibles per resoldre conflictes puntuals en entorns crítics i implantar les mesures que es considerin convenients.
	7.URBANISME Accions de tipus urbanístic relacionades amb la seguretat viària
ENFORCEMENT	8.NORMATIVA Propostes normatives i procediments interns relacionades amb la seguretat viària.
	9.ACTUACIÓ Accions i dispositius operatius per corregir conductes i millorar la seguretat viària. L'eficàcia de les polítiques de seguretat viària depèn en gran mesura de la intensitat de la vigilància i el compliment dels requisits de seguretat. Les campanyes de control continuen sent un factor clau en la creació de les condicions per a una considerable reducció en el nombre de morts i ferits.
EMERGENCY	10.ASSISTENCIAL Accions i projectes per millorar l'assistència a les víctimes i les seves famílies.

7.1. MESURES ORDENADES PER BLOCS

A continuació s'exposen detalladament cadascuna de les accions previstes en els diferents àmbits. Per a cadascuna d'elles s'estableixen les actuacions realitzades fins avui, les que es preveuen executar i els seus objectius. També es determina una escala de prioritats d'actuació (prioritat alta o mitjana), i una escala temporal d'implantació (mesures d'implantació puntual o mesures amb continuïtat).

Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.1-Continuïtat del Programa "La Guàrdia Urbana a les Escoles"****Objectiu**

Implicar els més joves en els aspectes relacionats amb la seguretat viària i la convivència i conscienciar-los que la tasca que cal fer és cosa de tots i totes.

Accions

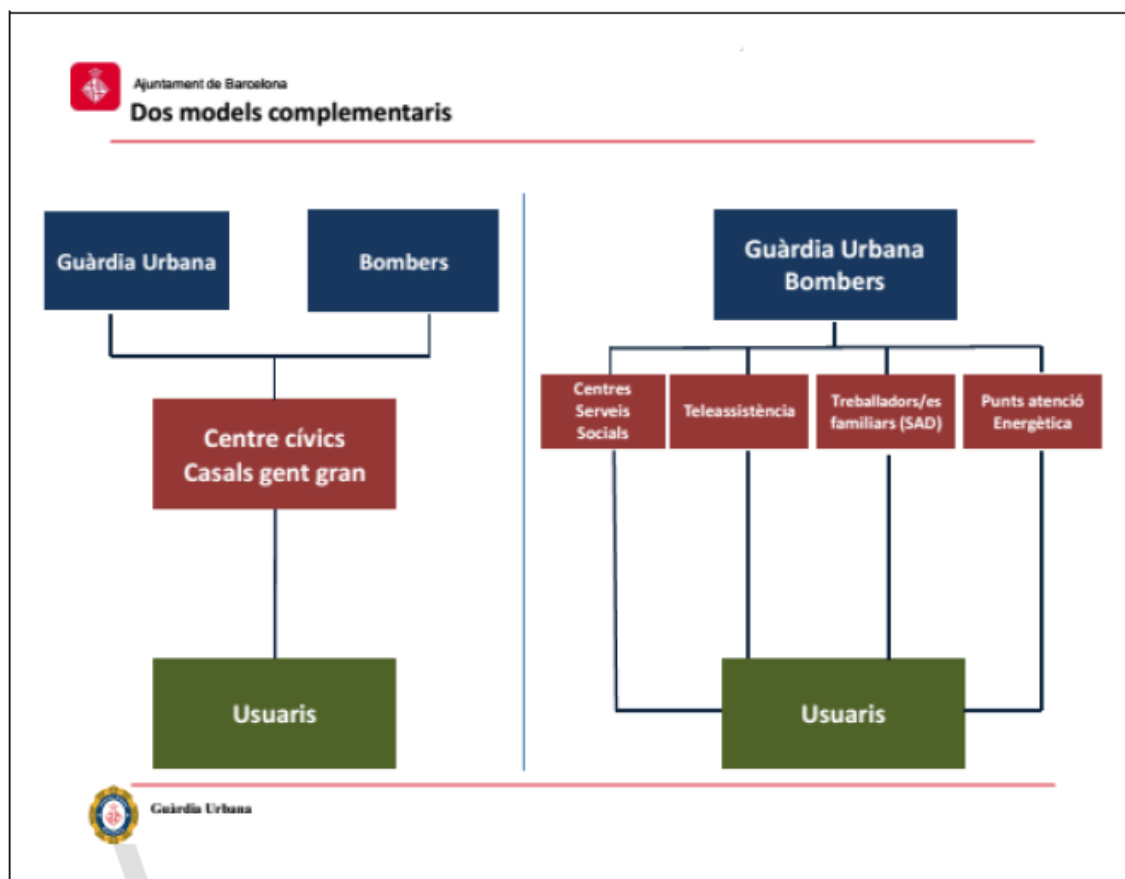
Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.2-Continuïtat del Programa "Estem a prop de la gent gran"****Objectiu**

Aprofundir en les activitats d'educació per a un dels col·lectius vulnerables més implicats en atropellaments, que complementin les accions que ja es desenvolupen actualment.

Accions

Conjuntament amb els Bombers, la Guàrdia Urbana posar en funcionament un programa de prevenció orientat a la gent gran, que abraça diferents aspectes de la seguretat, tant viària com personal.

Tenint en compte que el col·lectiu de persones grans és un dels més vulnerables a l'hora de patir accidents de trànsit, es milloraran les sessions sobre mobilitat segura que es realitzen en els casals de gent gran.



Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Gent gran
Mitja
2020

Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.3-Programa "Gent gran volem la teva seguretat"****Objectiu**

Evitar l'accidentalitat entre els majors de 65 anys informant-los, formant-los i modificant conductes per millorar la seva pròpia seguretat i la de la resta d'usuaris. Es posa el focus en un col·lectiu especialment vulnerable a la ciutat en relació amb l'accidentalitat amb vianants implicats, ja que vora del 35% dels atropellaments que hi ha a la ciutat té com a protagonistes persones més grans de 65 anys.

Accions

El projecte es treballa conjuntament i en coordinació entre Guàrdia Urbana, la Direcció de Serveis a la Infància, Joventut i Gent Gran de l'Ajuntament, i TMB.

Es pretén fer sessions ràpides, on es combinin diferents activitats:

- Hàbits de seguretat com a vianants
- Consells des de la perspectiva d'una passatger de bus
- Aspectes teòrics i inclusió del concepte de Visió 0

Col·lectiu / Temàtica	Gent gran
Prioritat	Alta
Implantació	2019

Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.4-Bescanvi de sancions per assistència a una sessió de seguretat viària****Objectiu**

Actuar en la prevenció de sinistres incrementant o reorientant les accions de control preventiu.

Accions

El programa de bescanvi pretén millorar les habilitats dels conductors i la seva conscienciació envers el compliment de la normativa. Es fa un abordatge dels infractors des d'una perspectiva preventiva i correctiva, a través de la possibilitat de substitució del pagament total o parcial de les sancions per infraccions greus o de risc per la realització d'un curs formatiu.

1.4.1 En casos de reincidència, es proposa la realització d'un curs de reeducació, donada la gran influència que ha demostrat tenir de cara a la conscienciació de les persones que passen el curs.

Col·lectiu / Temàtica	Indisciplina viària
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 1 Prevenció

Mesura 1.5-Continuïtat del Programa "Seguretat viària laboral"

Objectiu

Aprofundir en les activitats d'educació en un entorn on es produeix un nombre elevat d'accidents a la ciutat, donant continuïtat al programa iniciat l'any 2014.

Modificar conductes per evitar situacions de risc relacionades amb la seguretat viària.

Accions

Buscar la cooperació amb la Direcció de Prevenció de Riscos Laborals de l'Ajuntament de Barcelona.

Oferir el servei a empreses a través Pàgina web de la Guàrdia Urbana.

Realitzar campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos dels desplaçaments anant i tornant de la feina



Col·lectiu / Temàtica

Empreses i treballadors

Prioritat

Mitja

Implantació

Continua

Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.6-Programa "Pla d'acollida als nous agents de la Guàrdia Urbana"****Objectiu**

Aplicar el PLSV de Barcelona com a full de ruta únic, que actuï com a guia per a tots els agents que intervenen en l'espai viari i en la seguretat viària.

Accions

Agents de la Guàrdia Urbana donen sessions de formació i d'informació als nous agents que s'incorporen al cos.

Col·lectiu / Temàtica	Marc competencial i eines de gestió
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 1 Prevenció**Mesura 1.7-Programa "Motorista volem la teva seguretat"****Objectiu**

Prevenir l'accidentalitat amb motocicletes implicades

Accions

Continuar desenvolupant les trobades periòdiques entre usuaris de motocicletes, ANESDOR i Guàrdia Urbana. De la mateixa manera que el Servei Català de Trànsit realitza aquesta activitat en vies interurbanes, aquest programa es centra en la circulació urbana.

Des d'ANESDOR es realitza una revisió tècnica de la motocicleta. Posteriorment es realitza una sortida conjunta per la ciutat, posant èmfasi en la conducció i la circulació. Per finalitzar, s'avaluen i comenten les accions i decisions preses durant l'exercici de conducció.

Col·lectiu / Temàtica	Motoristes
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 1 Prevenció

Mesura 1.8-Revisió dels marges de velocitat

Objectiu

Combatre la indisciplina viària en la vessant d'excés de velocitat.

Accions

En les infraccions per excés de velocitat, adequar els marges de superació del límit de velocitat als que tenen la resta d'administracions.

L'ajust es farà de forma progressiva.

Col·lectiu / Temàtica	Indisciplina viària
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2021

Àmbit 1 Prevenció

Mesura 1.9-Fomentar el Servei per a una Educació Segura de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

Objectiu

Fomentar l'educació viària dels infants i familiars

Accions

Continuar amb l'educació viària dels infants i familiars a través del Servei per a una Educació Segura (SES) de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

Col·lectiu / Temàtica	Formació
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 1 Prevenció

Mesura 1.10-Construcció d'un nou Parc infantil de trànsit.

Objectiu	
Construir un nou parc infantil de trànsit	
Accions	
Per continuar treballant la prevenció en les conductes de risc, la prevenció entre els infants és cabdal.	
Col·lectiu / Temàtica	Formació
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 2 Formació**Mesura 2.1-Cursos de formació específica entre el cos de la Guàrdia Urbana****Objectiu**

Mantenir la formació de forma contínua entre el cos de la Guàrdia Urbana.

Accions

Continuació dels cursos, sobretot entre els col·lectius encarregats de portar a terme les principals tasques de seguretat viària.

2.1.1. Curs de "Tècniques de comunicació".

2.1.2. Curs de "Mediació resilient".

2.1.3. Curs de "Gestió de l'emoció".

2.1.4. Curs de "Reconstrucció d'accidents".

2.1.5. Curs "Expert en Avaluació de Signes".

2.1.6. Curs de microexpressions facials i llenguatge corporal inconscient per l'ajut en la investigació d'accidents i la presa de declaració a testimonis, víctimes i investigats/detinguts.

Col·lectiu / Temàtica

Col·laboració
Administracions

Prioritat

Mitja

Implantació

Continua

Àmbit 2 Formació**Mesura 2.2-Formació permanent GUB – Competències de la UIPA****Objectiu**

Mantenir la formació de forma contínua entre el cos de la Guàrdia Urbana.

Accions

A més dels cursos específics orientats als col·lectius que treballen en la seguretat viària, cal mantenir la formació permanent de la GUB, millorant les Competències de la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat.

Col·lectiu / Temàtica

Col·laboració
Administracions

Prioritat

Mitja

Implantació

Continua

Àmbit 2 Formació**Mesura 2.3-Cursos de formació impartits per la Guàrdia Urbana****Objectiu**

Mantenir la formació en aspectes de seguretat viària.

Accions

Implantació de nous cursos i continuació d'altres que ja s'han anat fent:

2.3.1. Participació en la formació dels alumnes de l'Escola Judicial.

2.3.2. Col·laborar en el curs d'estudiants de Criminologia.

2.3.3. Col·laborar en el curs de drogues de la UAB.

Col·lectiu / Temàtica	Col·laboració Administracions
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.1- Missatges de seguretat viària en els panells informatius****Objectiu**

Transmetre els missatges rellevants de seguretat viària.

Accions

3.1.1. Revisar i actualitzar els missatges de seguretat viària.

3.1.2. Incorporar de forma més habitual i continuada els missatges de seguretat viària en els panells informatius.

3.1.3. Incorporar els missatges en els panells dels vehicles que porten incorporats els vehicles de la Guàrdia Urbana.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 3 Comunicació

Mesura 3.2- Nota de premsa dels accidents mortals

Objectiu		
Transmetre els missatges rellevants de seguretat viària.		
Accions		
Realitzar notes de premsa per cada accident mortal que es produeixi a la ciutat.		
	Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
	Prioritat	Alta
	Implantació	Continua

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.3- Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària****Objectiu**

Impulsar la realització d'accions de comunicació per informar, sensibilitzar i promoure la implicació ciutadana.

Instar la col·laboració ciutadana a través de campanyes de disciplina viària, de mesures preventives i actuacions divulgatives per afavorir conductes de seguretat, de prevenció d'accidents i de civisme.

Incidir en els canvis d'hàbits dels ciutadans que es basen en el conjunt de decisions individuals que hom pren quotidianament.

A través d'Internet i les múltiples possibilitats que ofereix, disseny de webs per facilitar i millorar l'accés a la informació: obres i actes que afecten la mobilitat, etc.

Accions

3.3.1 Campanya municipal de missatges-càpsula a través del web municipal o twitter amb dades d'accidentalitat, casuístiques freqüents que poden ser evitades i conseqüències dels accidents de trànsit.

Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

3.3.2 Campanyes de sensibilització a favor de la seguretat dels vianants, usuari més feble de la via pública.

Prioritat	Alta
Implantació	Anys 2019-2021

3.3.3 Campanyes de convivència vianants-ciclistes, vehicles-ciclistes, vianants-patinets, patinets-ciclistes

Prioritat	Alta
Implantació	Anys 2019-2020

3.3.4 Informar la ciutadania de les mesures implantades per reduir accidents.

Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.4- Elaboració i execució del programa "Posar nom"****Objectiu**

Conscienciar i sensibilitzar tots els col·lectius que participen en un accident, encara que no estiguin directament relacionats amb la seguretat viària.

Accions

Quan es produeix un accident, els primers en arribar al lloc de l'accident són els agents de la patrulla territorial, que posteriorment perden el traç del sinistre.

Des de la UIPA, una vegada finalitzada la investigació, es fa un retorn a la patrulla territorial, per tal d'explicar tots els aspectes que han rodejat l'accident, les causes i els desenllaços. D'aquesta manera, la tasca de la patrulla no queda aïllada i li donen continuïtat i sentit.

Col·lectiu / Temàtica

Col·laboració
Administracions

Prioritat

Mitja

Implantació

Contínua

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.5- Participació en el fòrum de seguretat viària****Objectiu**

Promoure activitats de contingut informatiu a favor d'una mobilitat sostenible i segura per a tothom, per un ús racional del vehicle privat i per potenciar modes alternatius de transport.

Divulgar el coneixement de la seguretat viària i col·laborar amb altres administracions.

Accions

Celebració del Fòrum de seguretat viària i jornades.

Incidir en l'aspecte de com cal comunicar les dades de seguretat viària. En un entorn cada cop més obert, on totes les dades es penjen, cal tenir clar com s'ha de posicionar l'Ajuntament.

Col·lectiu / Temàtica

Difusió i comunicació

Prioritat

Mitja

Implantació

Anual

Àmbit 3 Comunicació

Mesura 3.6- Col·laboració en revistes professionals

Objectiu

Traslladar el problema de la seguretat viària a tots els àmbits possibles.

Accions

Col·laborar en revistes professionals, aportant informes específics en seguretat viària.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	Contínua

Àmbit 3 Comunicació

Mesura 3.7- Acció "Ens veiem després de Reis"

Objectiu

Conscienciar a les mares i pares dels centres escolars de la importància de respectar les normes de circulació quan marxen de vacances de Nadal.

Accions



Mitjançant un tríptic divulgatiu amb el missatge "Ens veiem després de Reis" s'explicaran les estadístiques, principals dades i notes més interessants relacionades amb l'accidentalitat.

S'instarà a la calma i a la seguretat en la conducció durant els dies de festa, fent entendre que és qüestió de tots, en què el factor humà està implicat en el 90% dels accidents.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	Anual

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.8- Crear i consolidar un apartat de seguretat viària en el nou web de la Guàrdia Urbana de Barcelona****Objectiu**

Divulgar el coneixement de la seguretat viària. Posar en valor totes aquelles accions (formatives, informatives, de prevenció i de correcció) que ajuden a reduir la victimització per accidents de trànsit.

Accions

Continua facilitant al departament de Comunicació totes les actuacions i projectes relacionats amb la seguretat viària.

Incloure al web totes les campanyes que es duen a terme.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Alta
Implantació	Anual

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.9 Campanya sobre l'ús del mòbil****Objectiu**

Conscienciar del perill que significa estar pendent dels dispositius mòbils mentre es condueix o es creuant els carrers per part dels vianants.

Accions

Fer una campanya en tots els mitjans, adreçat tant a les persones que caminen i les que condueixen, sobre el perill d'ús dels mòbils.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Alta
Implantació	2019-2020

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.10 Revisar el Manual d'Obres sota la perspectiva de la seguretat viària****Objectiu**

Incorporar la seguretat viària en els diferents departaments de l'Ajuntament i agents que participen en la configuració de la ciutat.

Accions

Els diferents contractistes que operen a la ciutat disposen i han d'utilitzar el "Manual d'obres en la via pública". Cal incorporar aspectes de seguretat viària en el manual que s'elabora des del Comitè d'Obres, per tal que els contractistes ho vagin incorporant en el seu dia a dia.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.11 Campanya de conscienciació entre usuaris de bicicletes i VMP****Objectiu**

Conscienciar del perill que significa no complir amb les normes de circulació.

Accions

L'increment de persones que es desplacen en bicicleta i VMP ha fet incrementar molt els accidents amb aquests mitjans de transport. Es detecta un desconeixement de les normes i també de les regles bàsiques de circulació.

La campanya s'ha d'orientar a fomentar l'ús del casc, de les llums i els elements reflectants. També cal incidir en el nombre de passatgers que es poden portar en cada vehicle: només 1 en les bicicletes, i cap (segons aprovarà la DGT) en VMP.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.12 Pla per a difondre de forma clara de les ordenances municipals****Objectiu**

Posar a l'abast de les persones les principals normes de circulació que han de regular la mobilitat de la ciutat.

Accions

L'increment de persones que es desplacen en nous mitjans de transport ha fet incrementar molt els accidents amb bicicletes o VMP implicats. Davant del desconeixement de normes bàsiques es proposa un pla, a partir del qual es pugui arribar a acords amb tendes i distribuïdors per tal que incorporin les normatives pertinents amb la compra d'un giny.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 3 Comunicació**Mesura 3.13-Potenciar l'ús de les xarxes socials amb missatges de prevenció en seguretat viària****Objectiu**

Arribar al màxim nombre de persones per tal de difondre el missatge de prevenció en seguretat viària.

Accions

Disposar d'una persona o d'una equip de persones que, paral·lelament al funcionament del web, també activin i llencin els missatges corresponents mitjançant les xarxes socials.

Col·lectiu / Temàtica	Difusió i comunicació
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.1- Detecció de les zones de risc. Incorporació de criteris addicionals****Objectiu**

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.

Accions

4.1.1. Aplicar els criteris establerts per la UIPA per definir una zona de risc:

- Més de 10 accidents amb víctimes
- En un radi de distància inferior a 15 metres

4.1.2. Amb l'objectiu de garantir la seguretat de tots els usuaris de la via, amb especial atenció als usuaris vulnerables, es treballaran les zones d'accidentalitat per modes de transport, incorporant nous criteris en la detecció de les zones de risc:

- Punts amb 3 o més atropellaments amb víctimes
- Punts amb 3 o més accidents amb víctimes amb bicicletes implicades.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Alta
Implantació	2020

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.2- Conveni amb la UPC – càtedra de seguretat viària****Objectiu**

Aprofundir en el coneixement de l'accidentalitat, mitjançant la col·laboració amb la Universitat.

Accions

Posar en marxa el conveni amb la UPC

Col·lectiu / Temàtica	Col·laboració Administracions
Prioritat	Mitja
Implantació	2019

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.3- Conveni Accenture****Objectiu**

Aprofundir en el coneixement de l'accidentalitat.

Accions

4.3.1. Posar en marxa el conveni amb Accenture. Amb l'objectiu de monitoritzar i fer el seguiment actualitzat dels punts crítics d'accidentalitat.

4.3.2. Iniciar la fase II. La recopilació de dades, iniciada en la fase I, ha de permetre la possibilitat d'establir un model predictiu, en funció de les característiques de la via o intersecció o els elements externs (obres, per exemple) que hi puguin tenir lloc.

Col·lectiu / Temàtica	Col·laboració Administracions
Prioritat	Alta
Implantació	2019 i 2020

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.4- Grup de treball conjunt amb TMB****Objectiu**

Aprofundir en el coneixement de l'accidentalitat.

Accions

Activar el protocol i crear el grup de treball, conjuntament amb TMB, que permeti l'anàlisi dels accidents relacionats amb el transport públic.

Col·lectiu / Temàtica	Transport públic
Prioritat	Alta
Implantació	2019-2022

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.5- Seguiment de l'informe de l'impacte dels vehicles pesants en Barcelona****Objectiu**

Aprofundir en el coneixement de l'accidentalitat dels vehicles pesants a la ciutat.

Accions

Continuar amb l'avaluació de l'anàlisi dels vehicles pesants i l'aplicació de les mesures que es duen a terme.

Col·lectiu / Temàtica	Vehicles pesants
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.6- Estudiar l'impacte que té el motosharing a la seguretat viària.****Objectiu**

Reduir l'alta sinistralitat que presenten els usuaris d'aquest servei.

Afavorir i fomentar l'intercanvi modal entre el transport públic i tots els sistemes de vehicles compartits.

Accions

Es detecten molts delictes entre els usuaris de motosharing. L'any 2018 han augmentat molt respecte l'any 2017 (de 2 a 18). Molts dels usuaris circulen sense carnet. També cal considerar un percentatge de turistes molt elevat (26%).

Per això, cal fer un seguiment de l'estudi "**Motosharing: impacte en la seguretat viària**", on s'avaluen les mesures que es prenen en relació als serveis de motosharing, així com a l'accidentalitat associada que comporten.

Col·lectiu / Temàtica	Motoristes
Prioritat	Alta
Implantació	2019

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.7- Estudi dels accidents in itinere i en missió****Objectiu**

Es volen obtenir resultats més acotats en l'àmbit dels desplaçaments laborals.

Accions

Elaborar un estudi sobre els accidents que es produeixen a la ciutat relacionats amb els desplaçaments in itinere o amb els in mission.

Col·lectiu / Temàtica	Empreses i treballadors
Prioritat	Alta
Implantació	2019-2022

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.8- Elaborar informes de col·lectius específics, la majoria vulnerables****Objectiu**

La millora de les eines d'anàlisi permet entendre altres causes d'accidents i nous àmbits d'actuació, amb l'objectiu de millorar l'eficàcia de les mesures correctives i preventives que s'apliquin.

Es volen obtenir resultats més acotats dels àmbits d'intervenció prioritària. Es consideraran els factors com l'edat, el lloc, l'horari i altres qüestions que en puguin ajudar a plantejar accions per reduir l'accidentalitat.

Accions

- 4.8.1. Informe d'accidentalitat dels vehicles a motor de 2 rodes
- 4.8.2. Informe d'accidentalitat de vianants
- 4.8.3. Informe d'accidentalitat de ciclistes
- 4.8.4. Informe d'accidentalitat d'usuaris de motosharing
- 4.8.5. Informe d'accidentalitat d'usuaris de patinets elèctrics

Col·lectiu / Temàtica	Varis col·lectius
Prioritat	Alta
Implantació	2019-2022

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.9- Estudi de l'impacte de les superilles en la seguretat viària**

Objectiu	
Millorar els elements de regulació per tal d'evitar accidents	
Accions	
Després de la posada en funcionament de diferents elements de pacificació del trànsit, entre els quals destaquen la creació de les súperilles, ha passat un període adequat per poder-ne fer una valoració a nivell de seguretat viària. L'estudi valorarà quina incidència ha tingut en l'accidentalitat de la zona la creació de la superilla.	
Col·lectiu / Temàtica	Vianants
Prioritat	Mitja
Implantació	2020

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.10- Estudi d'identificació de semàfors que podrien ser eliminats o modificats**

Objectiu	
Millorar els elements de regulació per tal d'evitar atropellaments.	
Accions	
Un percentatge elevat dels atropellaments amb víctimes en ciutat es produeix en passos regulats amb semàfor. Cal considerar que un nombre molt elevat de cruïlles a Barcelona (1.750) disposen de semaforització, però aquest element no és garantia de seguretat, segons sigui la seva configuració i l'ús que en fan els usuaris. Més enllà de la tasca diària i quotidiana, on es va ajustant la configuració dels semàfors, es considera necessari un estudi de valoració de la semaforització actual dels passos, que permeti estudiar la possibilitat d'eliminar semàfors en aquells passos situats en zones de convivència, on la configuració de les vies hagi realment aconseguit pacificar el trànsit i invertir les prioritats. I complementàriament, analitzar la instal·lació de nous semàfors als passos de vianants a vies bàsiques, tot ajustant dels temps de semàfor per a facilitar la mobilitat a peu i en bicicleta.	
Col·lectiu / Temàtica	Vianants
Prioritat	Mitja
Implantació	2020

Àmbit 4 Investigació

Mesura 4.11- Prova pilot per la utilització dels leds en guals molt transitats

Objectiu

Millorar els elements de regulació per tal d'evitar atropellaments

Accions

Realitzar una prova pilot en determinats guals de la ciutat amb l'objectiu de fer-los més segurs.

A través de sensors que activin leds o focus es pretén identificar els vianants que puguin creuar el gual, per tal d'alertar la persona del vehicle

Col·lectiu / Temàtica	Vianants
Prioritat	Mitja
Implantació	2020

Àmbit 4 Investigació**Mesura 4.12 Anàlisi dels accidents de caiguda de passatgers dins dels autobusos****Objectiu**

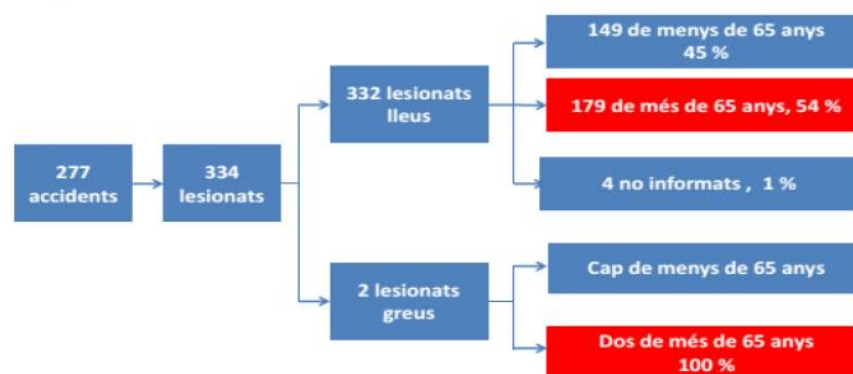
Reduir les caigudes dins dels autobusos dels passatgers de més edat.

Accions

En els últims anys està augmentant molt el nombre de víctimes provocades per caigudes dins dels autobusos. Cal continuar amb l'anàlisi de les causes i aplicar les mesures correctores per evitar-los.



Ajuntament de Barcelona

Caigudes interior bus

Font: UIPA. Data extracció: 19-01-17

Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Transport públic
Alta
Continuïtat

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.1- Reunions de la Comissió de seguretat viària****Objectiu**

Posar la seguretat viària a primera línia d'actuació.

Accions

Continuar fent reunions entre el Comissionat per a la seguretat viària, la Guàrdia Urbana i els Serveis de mobilitat.

Dotar de contingut la declaració institucional de seguretat viària.

Impulsar la seguretat viària dintre del Pacte com un grup de treball específic.

Proposar al Pacte per la Mobilitat que integri l'Observatori per la mobilitat com un grup de treball específic.

Col·lectiu / Temàtica

Col·laboració
administracions

Prioritat

Mitja

Implantació

Contínua

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.2- Grup conjunt Guàrdia Urbana – Mobilitat per analitzar els punts on s'ha produït un accident amb el resultat d'una víctima mortal.****Objectiu**

Reduir la sinistralitat mortal

Accions

Dintre de les tres setmanes següents a un accident mortal, unitats de la UIPA i del servei de mobilitat realitzen una visita tècnica al lloc de l'accident, per analitzar els possibles factors de la infraestructura (o elements urbans) que han pogut incidir i es proposen les millores pertinents.

Col·lectiu / Temàtica

Infraestructures

Prioritat

Mitja

Implantació

Contínua

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.3-Seguiment de les millores introduïdes en l'APRES****Objectiu**

Mitjançant el protocol APRES (Accions Preventives per a la Reducció de la Sinistralitat) es vol prevenir la sinistralitat i millorar la mobilitat a la xarxa viària urbana de Barcelona, realitzant una sèrie de propostes de millora destinades a reduir els accidents que es produeixen a les zones amb més accidentalitat del darrer any.

Accions

A través d'un Grup de Treball, fer el seguiment de l'execució de les millores aplicades segons l'APRES.



Col·lectiu / Temàtica

Prioritat

Implantació

Marc competencial i
eines de gestió

Alta

Continua

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.4- Reducció dels terminis de la finalització dels comunicats d'accidents****Objectiu**

Agilitzar els procediments vinculats a l'anàlisi d'accidents.

Accions

Finalitzar tots els comunicats pendents.

Adoptar circuits nous mitjançant els quals es pugui reduir el temps d'elaboració dels comunicats.

Col·lectiu / Temàtica	Marc competencial i eines de gestió
Prioritat	Alta
Implantació	2019

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.5- Impulsar l'àmbit de seguretat viària en el Pacte per la Mobilitat****Objectiu**

Posar la seguretat viària a primera línia d'actuació.

Accions

5.5.1. Impulsar la seguretat viària dintre del Pacte com un grup de treball específic.

5.5.2. Proposar al Pacte per la Mobilitat que integri L'Observatori per la mobilitat com un grup de treball específic.

Col·lectiu / Temàtica	Col·laboració administracions
Prioritat	Mitja
Implantació	2019

Àmbit 5 Organització**Mesura 5.6- Declaració institucional per a la prioritització de la seguretat viària****Objectiu**

Incloure la seguretat viària com una de les prioritats de l'agenda política, a tots els nivells dins del consistori municipal.

Accions

És necessari que el discurs polític de l'Ajuntament de Barcelona inclogui la prevenció de l'accidentalitat dins les seves prioritats, com a ens gestor de la vida pública. I que aquest compromís sigui explícit en la seva comunicació amb una clara referència a la "visió zero". No es pot deixar de treballar en aquesta problemàtica, tenint els nivells actuals de ferits a la ciutat.

Ha de tractar-se com una temàtica transversal, no només amb efectes o mencions a nivell de l'àmbit de la mobilitat.

Cal un compromís apostant per un discurs que doni suport a polítiques per minimitzar el nombre de ferits en la mobilitat:

- La pacificació de la mobilitat;
- El valor de les normatives pel seu caràcter preventiu i la importància del seu compliment;
- Treballant per la sensibilització i informació en la convivència en l'espai públic;
- I la integració dels criteris de seguretat viària en el planejament territorial i urbanístic.

Col·lectiu / Temàtica	Col·laboració Administracions
Prioritat	Alta
Implantació	Contínua

Àmbit 5 Organització

Mesura 5.7- Creació del GASV (Gabinet d'Anàlisi de Seguretat Viària)

Objectiu

Posar la seguretat viària a primera línia d'actuació.

Accions

Posar en marxa el Gabinet d'Anàlisi de Seguretat Viària (GASV).

Es tracta d'un servei de caràcter tècnic que depèn del Cap de la Divisió de trànsit de seguretat viària

Col·lectiu / Temàtica

Col·laboració
administracions

Prioritat

Mitja

Implantació

2019

Àmbit 6 Tecnologia

Mesura 6.1- Ampliació del nombre de foto-vermells

Objectiu

Reduir la indisciplina viària, sobretot en punts on es detecti una elevada concentració d'accidents, relacionada amb la falta de respecte o atenció als semàfors.

Accions

Millorar el servei que s'està prestant actualment, per corregir els foto-vermells que no funcionen correctament i establir un sistema vàlid de revisió. L'any 2017 n'hi ha 9 operatius.

Ampliar el nombre de **foto-vermells** instal·lats a la ciutat, on es detecti una relació entre els accidents i les infraccions per desobeir semàfor.

Cal comprovar prèviament que el punt reuneix els requisits per posar-ho en marxa (connexió, visibilitat, senyalització...)



Col·lectiu / Temàtica

Combatre indisciplina

Prioritat

Alta

Implantació

Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.2- Incorporar la funcionalitat de captació nocturna****Objectiu**

Reduir la indisciplina viària.

Accions

Millorar la captació de les imatges preses per les càmeres en horari nocturn o les que estan ubicades en túnels.

Valorar els canvis de tecnologia que s'haurien d'implementar, com ara els infra-rojos, i executar-ne la seva implantació.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.3- Ubicació de nous radars a la ciutat****Objectiu**

Reduir la indisciplina viària, sobretot en cruïlles/trams on es detecta una elevada concentració d'accidents, relacionada amb l'excés de velocitat.

Accions

Implantació de radars en les cruïlles amb més accidents, on es detecti una relació causal entre els sinistres i l'excés de velocitat dels vehicles.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.4- Implantació de nous radars de tram****Objectiu**

Reduir la indisciplina viària, sobretot en trams on es detecta una elevada concentració d'accidents, relacionada amb l'excés de velocitat.

Accions

Incorporar nous radars de tram, seguint la línia del primer que va començar a funcionar a febrer de 2016 a la Ronda de Dalt entre la pl. Karl Marx i el Nus de la Trinitat. La ubicació dels nous radars de tram prioritaris seria:

- B-10 Ronda Litoral (Moll de la Fusta)
- Túnel de Badal (Ronda del Mig)
- Túnel de la Rovira

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	2019-2020

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.5- Augment de radars portàtils****Objectiu**

Reduir la indisciplina viària, sobretot en punts on es detecta una elevada concentració d'accidents, relacionada amb l'excés de velocitat.

Accions

Continuar amb la ubicació de radars portàtils en diferents indrets de la ciutat. S'instal·len durant unes hores, en el moment i el lloc on hi hagi la Guàrdia Urbana.

Es planteja d'indicar amb senyalització vertical informativa la possibilitat de que pugui haver-hi radars funcionant en aquests punts.

Alguns d'aquests radars també poden passar a fixos.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.6- Incorporar radars pedagògics****Objectiu**

Reduir la indisciplina viària, relacionada amb l'excés de velocitat, mitjançant la conscienciació als conductors.

Accions

Incorporar radars pedagògics, no sancionadors, que ens permeten saber el grau de compliment dels límits de velocitat en zones 30 i vies secundàries.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.7- Augment de la flota d'etilòmetres i màquines de drogo test digital****Objectiu**

Disposar de més eines per combatre la indisciplina viària.

Accions

Augmentar la flota d'etilòmetres i la de màquines de drogo test digital.
S'ha demostrat que quantra més presència de controls de drogues i d'alcoholèmia, l'índex de positius en els controls és més baix.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.8- Incorporació de dispositius mòbils a la UIPA****Objectiu**

Millorar la gestió dels comunicats d'accident aportant al procediment les eines necessàries per tal de ser més eficients.

Accions

Incorporar dispositius mòbils, tipus tabletas, a la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat (UIPA).

Col·lectiu / Temàtica	Marc competencial i eines de gestió
Prioritat	Mitja
Implantació	2020-2021

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.9- Incorporació de mesures ADAS a la flota municipal****Objectiu**

Disposar de millors eines per combatre la indisciplina viària.

Accions

Incorporar les tecnologies ADAS (Sistema Avançat d'Assistència en la Conducció) a la flota de vehicles municipal. L'assistent permet detectar i evitar una possible col·lisió amb altres vehicles de la via.

Col·lectiu / Temàtica	Seguretat als vehicles
Prioritat	Mitja
Implantació	2020-2021

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.10- Actualització de l'aplicació d'accidents****Objectiu**

Millorar la gestió dels comunicats d'accident aportant al procediment les eines necessàries per tal de ser més eficients.

Accions

Acabar de desenvolupar les diferents fases per a l'aplicació d'accidents, amb l'objectiu d'evitar el trasllat de les patrulles:

- Fase I: Actualitzacions especials
- Fase II: Adquisició de PDA
- Fase III. Instal·lació de l'aplicació en tots els dispositius.

Col·lectiu / Temàtica

Marc competencial i
eines de gestió

Prioritat

Mitja

Implantació

2019-2020-2021

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.11- Millorar la captació de les noves plaques de matrícula d'autotaxi i VTC****Objectiu**

Disposar de millors eines per combatre la indisciplina viària.

Accions

Les noves matrícules posteriors amb el fons blau i les lletres blanques que han de portar els taxis i els vehicles de transport amb conductors (VTC) generen problemes en la captació de la imatge per part de les càmeres de trànsit. Cal millorar la qualitat de la imatge captada.



Col·lectiu / Temàtica

Indisciplina viària

Prioritat

Mitja

Implantació

2019

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.12- Implantació del nou software SOM DEN WEB als radars del proveïdor Tradesegur.****Objectiu**

Millorar en les eines de gestió.

Accions

La implantació d'aquest nou software millorarà l'eficiència i qualitat en les validacions del MTO i permetrà la transmissió dels fitxers a la DGT (projecte Eucaris).

Col·lectiu / Temàtica	Marc competencial i eines de gestió
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 6 Tecnologia**Mesura 6.13- Creació dels mapes d'intensitat per modes.****Objectiu**

Millorar en les eines de gestió.

Accions

Recollida informació d'intensitats de trànsit, volum de vianants i de ciclistes per vies, diferenciades per modes, amb comptatges anuals. Introducció en format SIG.

La xarxa d'intensitat de vehicles ja es realitza des de fa uns anys. Amb les espires magnètiques situades als carrils bici es comença a disposar de dades per graficar les intensitats de bicicletes (mitjançant les). Respecte als vianants i el seu volum de circulació es vol començar a treballar per calcular-los.

El creuament de les dades de mobilitat i d'accidentalitat haurà de permetre l'establiment d'índexs d'accidents per modes.

Col·lectiu / Temàtica	Marc competencial i eines de gestió
Prioritat	Mitja
Implantació	2020-2021

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.1-Seguiment de les millores dels passos de vianants****Objectiu**

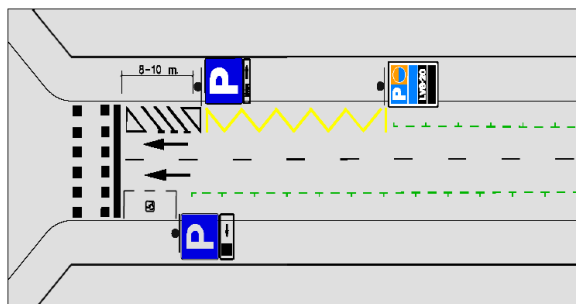
Reduir el nombre d'atropellaments que tenen lloc en els passos de vianants.

Accions

La tasca d'inventari de passos de vianants que s'ha realitzat des de Guàrdia Urbana consta d'una revisió individualitzada de 15.000 passos amb criteris de seguretat viària: situació del pas, senyalització, visibilitat, accessibilitat i adaptació per invidents, semaforització... S'han prioritzat l'anàlisi d'aquells passos amb accidents o en zones sensibles (zones escolars, centres cívics...).

Continuar amb l'estudi de cruïlles on falten passos i avaluar l'efecte produït en aquells que s'han modificat:

- Les cruïlles han de tenir el mateix nombre de passos de vianants que de braços.
- S'han d'eliminar els obstacles que dificultin la visió dels vianants i dels conductors.
- Aconseguir que davant de tots els passos hi hagi aparcament de motos o de bicicletes, en cas que hi hagi d'haver aparcament.



Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Vianants
Alta
Continua

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.2-Auditoria de les obres sota la perspectiva de la seguretat viària**

Objectiu		
Evitar que es produeixin accidents com a conseqüència de la realització d'obres a la via pública.		
Accions		
Incorporar auditories de seguretat viària en la planificació i durant l'execució de les obres.		
Durant les obres, en aquells trams que queden oberts al trànsit, cal assegurar que s'utilitzen plaques metàl·liques antilliscants i ben fixades a la calçada de manera provisional.		
Col·lectiu / Temàtica		Marc competencial i eines de gestió
Prioritat		Mitja
Implantació		2020

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.3-Execució de millores en les zones de risc.**

Objectiu		
Reduir l'accidentalitat en aquells punts de la ciutat on se'n detecta una major concentració.		
Accions		
Una vegada detectades les noves zones de risc, des de la UIPA i la Regidoria de Mobilitat cal aplicar les mesures adients en cada cas particular. Les zones de risc detectades en els anys anteriors són:		
<u>Any</u>	<u>Zones de risc</u>	
2013	53	
2014	49	
2015	67	
2016	66	
2017	71	
2018	72	
Col·lectiu / Temàtica		Infraestructures
Prioritat		Alta
Implantació		Continua

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.4-Seguiment de les propostes de les zones de risc.****Objectiu**

A part de detectar, des de la UIPA i la Regidoria de Mobilitat, les noves zones de risc, cal avaluar com ha evolucionat l'accidentalitat en aquelles que ja s'ha intervingut.

Accions

Avaluar l'efecte que han tingut les propostes realitzades en les zones de risc detectades en els anys anteriors.

Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Infraestructures
Mitja
Continua

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.5-Actualitzar el manual de carrils bici****Objectiu**

Millorar la seguretat del col·lectiu de ciclistes a la ciutat de Barcelona.

Accions

Actualitzar el manual de carrils bici. Els carrils bici s'han incorporat a l'estructura viària de forma progressiva i molt ràpida. Es considera necessària la revisió del Manual de carrils bici, així com un procés d'estandardització en tots els carrils bici de la ciutat.

Atorgar als carrils bici un certificat de seguretat viària



Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Infraestructures
Mitja
2021

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.6-Actuacions en la xarxa bàsica de carrils bici****Objectiu**

Millorar la seguretat del col·lectiu de ciclistes a la ciutat de Barcelona, prevenint els sinistres amb vianants ferits.

Accions

Milliores en l'actual xarxa de carrils bici, intervenint en:

- Discontinuitat de la xarxa
- Trams amb deficiències

Millora de l'ús ciclista a les zones 30:

- Pictogrames bicicleta a la calçada
- Connectivitat: a l'hora de planificar les intervencions als carrils bici, cal tenir en compte que els carrils bici esdevenen ponts ciclistes entre les diferents zones 30

Definició de nous eixos per a ciclistes.

Aplicació de mesures correctores en zones de concentració de risc. Mesures de xoc a les cruïlles amb més accidents.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.7-Millora de la infraestructura d'aparcament de bicicletes****Objectiu**

Millorar la seguretat del col·lectiu de ciclistes a la ciutat de Barcelona

Accions

Aplicar les indicacions del *Manual de disseny de carrils bici* de Barcelona (2016) en la configuració i senyalització dels aparcaments. Utilitzat el senyal vertical S-17, i en cas que els estacionaments estiguin en calçada caldrà senyalitzar horitzontalment amb el senyal P-22.

Tenir en compte a quina distància s'han d'ubicar els aparcaments d'U invertida.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 7 Urbanisme

Mesura 7.8-Pla d'aparcament de motos

Objectiu

Millorar la convivència entre els diferents usuaris de la via.

Accions

Elaborar i aplicar el Pla d'aparcament de motos.

L'objectiu principal és alliberar espai públic, tot traient les motos de les voreres i baixant-les als pàrquings.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Mitja
Implantació	2019

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.9-Camins escolars: manteniment i nous camins****Objectiu**

Aplicació del Pla de millora de la seguretat viària en els entorns escolars.

Accions

7.9.1.Seguiment i ampliació dels projectes vinculats amb comunitat educativa: **camí i entorn escolar**, bus a peu i cooperants viaris. Projecte realitzat conjuntament amb altres òrgans municipals: Districtes, Institut Municipal d'Educació i Habitat Urbà.

Col·lectiu / Temàtica	Nenes i nens i joves
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

7.9.2.Trasllat a les AMPES de les escoles de la necessitat de disposar d'entorns segurs al voltant de les escoles i de la necessitat d'implicar pares i mares en aquest objectiu.

Col·lectiu / Temàtica	Nenes i nens i joves
Prioritat	Alta
Implantació	2020

7.9.3.Aprovació i implantació d'un catàleg de criteris i elements bàsics de seguretat viària als entorns escolars. Aquest instrument de coordinació interadministrativa serà d'utilitat serà d'utilitat per homogeneïtzar les intervencions d'ordenació viària que es facin als carrers de l'entorn escolar (pacificació del trànsit, senyalització, visibilitat, estacionament...)

Aquesta mesura s'ha de complementar amb la necessitat de planificar la ciutat tenint en compte que l'alumnat es mou per totes les vies de la ciutat, no exclusivament en les zones escolars, tot i aquestes són prioritàries.

Col·lectiu / Temàtica	Nenes i nens i joves
Prioritat	Alta
Implantació	2020

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.10-Millorar la seguretat de la xarxa de carril Bus a contra mà****Objectiu**

Reduir els accidents amb autobusos implicats.

Accions

Una vegada finalitzada per complet la implantació de les primeres fases de la xarxa ortogonal d'autobús és el moment d'estandaritzar algunes de les mesures que s'han anant prenent.

Un clar exemple en són els carrils "a contra mà" que s'han creat en diversos trams de la ciutat. S'han registrat atropellaments en aquests carrils, probablement per la falta d'hàbit dels vianants en relació a aquesta nova infraestructura.

Per millorar la seguretat, s'analitzaran els accidents ocorreguts i es plantejarà una línia de disseny clara, entenedora i homogènia per a

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Alta
Implantació	2019

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.11-Executar les propostes del grup de treball dels accidents mortals****Objectiu**

Entendre i reduir l'accidentalitat que deixa víctimes mortals.

Accions

Desenvolupar el Grup de treball dels accidents mortals.

Executar les propostes que han quedat definides de les anàlisis corresponents.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Alta
Implantació	2019 i Contínua

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.12-Continuar amb les millores en la carretera de l'Arrabassada****Objectiu**

Reduir l'accidentalitat, principalment de motos, en un dels trams més accidentògens de la ciutat.

Accions

La carretera de l'Arrabassada presenta cada any un dels nivells de risc més alts de Barcelona (i també de Catalunya). S'hi han realitzat diferents actuacions en els últims anys, com ara la separació física de carrils, però cal continuar millorant la via i la seva gestió viària.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.13-Desenvolupar la proposta de refugis a les rondes de Barcelona****Objectiu**

Millorar la circulació en cas d'avaria i reduir l'accidentalitat a les Rondes.

Accions

Executar els 10 punts identificats de les Rondes on seria factible ubicar-hi refugis o zebrats on poder desplaçar vehicles avariats i/o accidentats, per tal de deixar la via lliure.

Col·lectiu / Temàtica	Infraestructures
Prioritat	Mitja
Implantació	2019-2020

Àmbit 7 Urbanisme**Mesura 7.14- Incorporar criteris de seguretat viària en els projectes urbanístics****Objectiu**

Garantir que les actuacions urbanístiques es fan amb criteris de seguretat viària.

Accions

Als informes sobre nous projectes municipals caldria realitzar un check-list sobre criteris de seguretat viària segons un catàleg d'actuacions a manera d'auditoria sobre seguretat viària de cada projecte.

- Realitzar un catàleg d'actuacions de seguretat viària que sigui un vademècum a complir pels diferents projectistes que actuen a la ciutat. També a nivell de noves implantacions o edificis.
- Realitzar check-list de nous projectes urbanístics amb criteris de seguretat viària, a mode d'auditoria

Col·lectiu / Temàtica

Infraestructures

Prioritat

Mitja

Implantació

Contínua

Àmbit 8 Normativa**Mesura 8.1- Aplicar el límit de velocitat 30 km/h a la ciutat****Objectiu**

Reduir la velocitat en els carrers de la ciutat amb caràcter més veïnal.

Accions

Adaptar la legislació provinent de la DGT, en cas d'aprovar-se, de limitar el límit de velocitat a 30 km/h.

Incorporar totes aquelles mesures per a què la norma es pugui implantar de forma ràpida.

Col·lectiu / Temàtica

Marc competencial i
eines de gestió

Prioritat

Mitja

Implantació

2020-2021

Àmbit 8 Normativa**Mesura 8.2- Adaptar la normativa a l'àmbit urbà****Objectiu**

Proposar modificacions i noves propostes respecte a les normatives vigents per tal d'adequar-les a la realitat de la ciutat.

Accions

Durant l'any 2019 es preveuen diversos canvis normatius provinents d'administracions supramunicipals, que caldrà adaptar a les ordenances. Al mateix temps, s'haurà d'informar a la ciutadania i modificar els procediments sancionadors que facin falta.

Les principals modificacions que es preveuen arriben de diferents àmbits:

- Nova definició d'imprudències, que es regularà mitjançant el Codi Penal.
- Modificació del carnet per punts, impulsat des de la DGT
- Regulació de la circulació de patinets elèctrics (DGT)

Col·lectiu / Temàtica

Marc competencial i
eines de gestió

Prioritat

Alta

Implantació

2019

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.1- Participació en les campanyes anuals planificades pel SCT****Objectiu**

Posar la seguretat viària en la primera línia del debat ciutadà i prevenir la ciutadania dels riscos de patir un accident.

Accions

Col·laborar amb el SCT en les campanyes que es realitzen de seguretat viària.

Col·lectiu / Temàtica

Difusió i comunicació

Prioritat

Alta

Implantació

Anual

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.2- Controls d'alcoholèmia i drogo test**

Objectiu	
Reduir el nombre de persones que condueixen sota l'efecte de l'alcohol o drogues.	
Accions	
Mantenir o incrementar el control de les alcoholèmies i drogues. Quan disminueix el nombre de proves el percentatge de persones que donen positiu en els controls augmenta. Realitzar controls aleatoris d'alcoholèmia, drogues i psicofàrmac en els entorns d'oci nocturn, en caps de setmana o vigílies de festiu.	
Col·lectiu / Temàtica	Factors de risc
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.3- Macro Controls**

Objectiu	
Actuar en la prevenció de les conductes de risc.	
Accions	
L'eficàcia de les polítiques de seguretat viària depèn en gran mesura de la intensitat de la vigilància i el compliment dels requisits de seguretat. Les campanyes de control continuen sent un factor clau en la creació de les condicions per a una considerable reducció en el nombre de morts i ferits. Es continuaran realitzant macro-controls d'alcohol i drogues, en determinades zones i períodes puntuals de l'any. La dinàmica continuarà basant-se en un nombre important de patrulles que realitza controls puntuals en grans vies bàsiques de la ciutat.	
Col·lectiu / Temàtica	Factors de risc
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.4- Controls de velocitat****Objectiu**

Reduir el nombre de vehicles que circulen amb una velocitat excessiva

Accions

En la realització de campanyes de velocitat de circulació es prioritzaran uns entorns de control preventiu en funció d'on s'han detectat accidents amb infraccions de la velocitat límit i accidents amb circulació a velocitat inadequada.

Així, els entorns on l'accidentalitat està causant accidents seran els principals on exercir una acció preventiva, amb l'objectiu de modificar el comportament dels conductors al punt.

En aquests entorns s'ha previst un increment de les campanyes de control de radar mòbil, tot i que també són susceptibles d'altres mesures de control com radar fixe, increment de la senyalització de velocitat màxima permesa (fixa o dinàmica) o altres mesures informatives.

Col·lectiu / Temàtica

Factors de risc

Prioritat

Alta

Implantació

Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.5- Control del transport de mercaderies.****Objectiu**

Prevenir l'accidentalitat amb vehicles pesants implicats.

Accions

D'ençà que el Ministerio de Fomento traspasa a les Comunitats Autònomes el control del transport de mercaderies segons regula el pla a nivell europeu, la Guàrdia Urbana realitza controls als transportistes, que inclouen entre altres: Control de pesos, autoritzacions administratives, condicions de càrrega o informació de temps de conducció i descans.

Col·lectiu / Temàtica

Factors de risc

Prioritat

Mitja

Implantació

Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.6- Control del transport de viatgers****Objectiu**

Prevenió dels sinistres associats al transport públic que puguin causar ferits. La implantació definitiva de la nova xarxa ortogonal ha comportat canvis en les línies que requereixen d'una adaptació.

Accions

9.6.1. Anàlisi dels punts on es produeixen més accidents amb autobusos i/o autocars implicats, prestant especial atenció als carrils nous que van en sentit contrari a la resta de vehicles.

9.6.2. Continuar aplicant els criteris en les parades de bus i d'autocars, siguin de les línies regulars, transport escolar, bus turístic o altres.

Col·lectiu / Temàtica	Transport públic
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.7- Continuació dels controls de normativa de transport escolar.****Objectiu**

Prevenió dels sinistres associats al transport escolar.

Accions

Continuar realitzant els controls de al transport escolar, incloent el del certificat negatiu de registre de delinqüents sexuals.

Col·lectiu / Temàtica	Transport públic
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.8- Plans d'actuació específics per motoristes****Objectiu**

Actuar en la prevenció de sinistres de motocicleta incrementant o reorientant les accions de control preventiu.

Accions

- 9.8.1. Campanyes coordinades de localització de vehicles amb manifesta intenció d'eludir els sistemes de vigilància.
- 9.8.2. Accions de vigilància sobre zones de conducció temerària o pseudo-esportiva.
- 9.8.3. Campanyes coordinades de tolerància zero a pràctiques de risc.
- 9.8.4. Revisió dels actuals plans de vigilància i control dels grans premis de motociclisme.
- 9.8.5. Control dels valors de contaminació acústica generada per les motocicletes, relacionant l'excés d'acceleració que genera un comportament de risc.
- 9.8.6. Promoure l'ús de l'equipament mínim adient de seguretat (guants i calçat)
- 9.8.7. Realitzar campanyes preventives d'alcoholèmia prioritàries per a conductors de motos.
- 9.8.8. Controls específics destinats orientats a pràctiques de risc: Campanyes de vigilància periòdiques i temàtiques dedicades a les pràctiques de risc més comuns i perilloses: falta de respecte a la disciplina semafòrica, avançaments a turismes per la dreta en zona urbana, circulació per carrils amb vehicles estacionats en doble fila i acció de frenar utilitzant en primer moment el fre posterior. Com a suport poden utilitzar-se les campanyes ja divulgades per altres països europeus.

Col·lectiu / Temàtica
Prioritat
Implantació

Motoristes
Alta
Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.9- Control de les restriccions de vehicles pesants a les Rondes.****Objectiu**

Reduir l'accidentalitat a les Rondes

Accions

Mantenir o incrementar el control en els moments de restricció de trànsit pesant a les Rondes.

Col·lectiu / Temàtica	Vehicles pesants
Prioritat	Alta
Implantació	Contínua

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.10- Control dels sistemes de retenció infantil, cinturó i casc****Objectiu**

Prioritzar el control de les infraccions de risc en la conducció

Accions

Mantenir o incrementar el control en l'ús dels sistemes de retenció infantil i del cinturó en els turismes i de l'ús del casc per part de motoristes.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.11- Seguiment del programa "Infraccions prioritàries"****Objectiu**

Prioritzar el control de les infraccions de risc en la conducció.

Accions

Continuar amb el programa d'infraccions prioritàries.

Entre d'altres, i pel seu increment més recent, prioritzar les campanyes de control de les persones que utilitzen els dispositius mòbils mentre van conduint (turismes, furgonetes o motos).

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Alta
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.12- Seguiment del programa "Retirada de punts"****Objectiu**

Prioritzar el control de les infraccions de risc en la conducció.

Accions

Continuar amb el programa de Retirada de Punts.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Mitja
Implantació	Continuïtat

Àmbit 9 Actuació**Mesura 9.13- Incorporació al projecte EUCARIS****Objectiu**

Incorporar la directiva EUCARIS per reduir les infraccions greus de conductors estrangers. De forma genèrica, a la Comunitat Europea fins a un 15% de les infraccions són realitzades per conductors estrangers.

Accions

Signatura del conveni entre l'Ajuntament de Barcelona i la DGT per tal d'adherir-se al projecte EUCARIS.

Col·lectiu / Temàtica	Combatre indisciplina
Prioritat	Mitja
Implantació	2019

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.1-Consolidar el nou procediment de condol als familiars de víctimes mortals****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars.

Accions

Consolidar el procediment per donar el condol als familiars de víctimes de trànsit mortals, tenint en compte les necessitats individuals (edat, circumstàncies familiars, etc..) i posant l'èmfasi en la cura i la sensibilitat vers els afectats.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	2019

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.2-Comandament referent pels accidents mortals o de víctimes greus****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Des de setembre 2011, la Unitat d'Accidents de la GUB té en marxa un servei per donar assistència de forma individualitzada a les víctimes d'accident i familiars, en sinistres molt greus o mortals en els moments posteriors a l'accident.

El tutor de la unitat informa a les víctimes i als afectats sobre els drets que els reconeix la legislació vigent i facilita la informació tècnica-policial que correspongui. A banda ofereix orientació i assistència, i deriva en funció de les necessitats cap als serveis públics més adients.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.3-Assistència de la Guàrdia Urbana a les sessions organitzades per les associacions de víctimes****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Continuar assistint des de la Guàrdia Urbana a les sessions que organitza el PAT (Associació per a la Prevenció dels Accidents de Trànsit) amb les víctimes i familiars de trànsit amb l'objectiu de donar suport i informació sobre drets i recursos.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.4- Informació dels drets de les víctimes****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Donar informació clara a les víctimes de trànsit sobre els seus drets i recursos existents, tant de forma oral com escrita, i resoldre els possibles dubtes que sorgeixin, tenint en compte el moment de desorientació que viuen les víctimes després d'un fet potencialment traumàtic com és un sinistre de trànsit.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Alta
Implantació	Continua

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.5- Programa "Mediació resilient"****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Amb l'aplicació de la mediació, facilitar la trobada entre víctima (víctima directe en cas d'accident greu o familiar en cas d'accident mortal) i causant de l'accident, per afavorir la comunicació entre ambdues parts (demanar perdó, perdonar) i facilitar així el tancament del procés de dol.

La GUB o els serveis municipals corresponents faciliten la informació i documentació institucional sobre el SIAVT, l'Oficina de la Víctima del delictes i les associacions de víctimes als ciutadans víctimes d'accident de trànsit. Passats els primers dies després de l'accident, aquest servei ofereix ajuda, informació, orientació objectiva especialitzada perquè els afectats per un sinistre viari puguin portar a terme els tràmits necessaris, conèixer els recursos existents i rebre suport i atenció personal.

Afavorir la coordinació interdisciplinària entre els diferents serveis que intervenen en l'atenció integral a les víctimes de trànsit.

Incorporar a les associacions de víctimes d'accidents de trànsit en aquest procés, tenint en compte la seva l'experiència en el tema.

- Incorporar a les associacions de víctimes d'accidents de trànsit
- Desenvolupar el programa amb l'aplicació de la mediació

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.6-Monument a les víctimes d'accident de trànsit****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Col·locar a un lloc emblemàtic de la ciutat i que permeti el recolliment dels familiars un monument solemne en homenatge a les víctimes de trànsit en memòria de tots aquells que han perdut la vida en sinistre de trànsit a la ciutat de Barcelona.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	2020

Àmbit 10 Assistencial**Mesura 10.7-Dia internacional de les víctimes d'accidents de trànsit****Objectiu**

Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars

Accions

Donar suport, tant comunicatiu com de difusió o de contractació de mitjans, per al dia Internacional de les Víctimes organitzats per les associacions de víctimes.

Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	Continua

Àmbit 10 Assistencial

Mesura 10.8-Elaborar un programa de comunicació a familiars de víctimes d'accident de trànsit que no tenen conveni amb l'Ajuntament de Barcelona (p.ex. l'Hospitalet de Llobregat)

Objectiu	
Millora de l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i familiars	
Accions	
Elaboració d'un programa de comunicació de males notícies a familiars de víctimes d'accident de trànsit que no tenen conveni amb l'Ajuntament de Barcelona (per exemple, l'Hospitalet de Llobregat).	
Aquesta tasca és responsabilitat del CUESB (Centre d'Urgències i Emergències Socials de Barcelona).	
Col·lectiu / Temàtica	Víctimes d'accidents
Prioritat	Mitja
Implantació	2020