

Acta de la sessió del Grup de la Seguretat Viària del Pacte per la Mobilitat de Barcelona

Dia: el dilluns 1 de març de 2021

Hora d'inici: 16.00 h

Hora final: 17.20 h

Lloc: <https://ajuntamentbarcelona2.webex.com/ajuntamentbarcelona2/j.php?MTID=mc5875ef073e9ac8dc3c4c7ba6ee00cb6>

Persones assistents: 51

Entitats assistents:

1. ACAVE, Martí Sarrate
2. AECOC, José Carlos Espeso
3. AEM, Francesc Gómez
4. AGTC, Carlos Folchi
5. AMM, Víctor Carrera
6. ANESDOR, Pedro Díez
7. ASPB, Catherine Pérez
8. ASTAC Catalunya, Manuel Camuñas
9. ASTAC, Evaristo Magaña
10. AUDICA, Santi Canals
11. BACC, Carles Benito
12. BR, Joana Llinàs
13. CCOO, José Manuel Jurado
14. CEDAC, Carles Ribera
15. COPC, Atanasi Céspedes
16. DGT - Jefatura de Tráfico, M.Teresa García Herrero i Susana Gómez
17. Diputació de Barcelona, Salvador Fuentes
18. ECOM, Montserrat Garcia
19. Eixample Respira, Genís Domínguez
20. HOY-VOY, Autoescoles, Chary Barranco
21. FECAV, Mireia Ruiz i Albert Canals
22. Fundació MDC, Jordi Herms
23. Generalitat de Catalunya, Cristina Pou
24. Gremi del Motor, Joan Blancafort
25. Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils, Maria González
26. Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció, José Carlos Romero
27. Cambra de Comerç (Grup Julià), Josep Adell
28. IERMB, Maite Pérez
29. P(A)T, Eugènia Domènech i Ole Thorson
30. PTP, Jordi Porta
31. Reby Rides, Cristina Castillo
32. SCT, Anna Pintó
33. Sindicatura de Greuges de Barcelona, Anna Maria Botella
34. STOP Accidentes, Lilo Villasante
35. Uno Logística, Manuel Bejarano
36. Alfons Perona (Grup d'Experts)

En representació municipal:

37. Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat
38. Manuel Valdés, Gerència de Mobilitat i Infraestructures
39. Adrià Gomila, Direcció de Serveis de Mobilitat
40. Jesús Hernando, intendent major de la Guàrdia Urbana de Barcelona
41. Jesús Jiménez, Regidoria de Mobilitat
42. Maite Peris, Direcció de Comunicació
43. Miquel Rusalleda, Direcció de Comunicació
44. Muriel Giménez, Direcció de Comunicació
45. Víctor Ferrer, Direcció de Comunicació
46. Xavier Pérez Díaz, Mobilitat en el Territori
47. Beatriz Huarte, Direcció de Serveis de Mobilitat
48. Alejandro Martín, GUB
49. Gabi Gallart, Direcció de Comunicació

ORDRE DEL DIA

1. Presentació del balanç de sinistralitat 2020
2. Torn obert de paraules

1. Presentació del balanç de sinistralitat 2020

L'**Adrià Gomila**, director de Serveis de Mobilitat, pren la paraula per explicar el balanç de sinistralitat de l'any 2020 a la ciutat. El document que es presenta a la sessió és la nota de premsa de l'Ajuntament de Barcelona amb les dades més rellevants de sinistralitat de l'any 2020. Destaca que l'any 2020 ha estat un any diferent degut a la pandèmia provocada per la covid-19. Destaca alguns punts rellevants d'aquest comunicat:

- Disminució d'un 38% dels sinistres de trànsit el 2020 respecte al 2019.
- 14 persones van morir en accidents de trànsit (36% menys que el 2019) i 141 persones ferides greus. La suma de persones mortes i ferides greus disminueix un 30% respecte al 2019.
- Ferits lleus: disminució del 39% respecte al 2019.
- Perspectiva de gènere: de les 14 víctimes mortals, 12 van ser homes i 2 dones, proporció que es manté al llarg dels anys.
- Deixant de banda l'any 2017, que va ser anormalment bo des del punt de vista de persones mortes (12), el 2020 és un any rècord quant a disminució de persones mortes i ferides greus.
- Per tipologia de vehicle, es repeteix el mateix patró d'altres anys, motociclistes i vianants estan a les primeres posicions de sinistralitat.
- Per tipologia de sinistre, en termes absoluts s'han reduït en tots els tipus respecte al 2019, i el sinistre per abast és el més repetit. Hi ha hagut més fluïdesa del trànsit i això ha comportat un augment del nombre d'infraaccions per excés de velocitat.
- En el marc del Pla de seguretat viària de la ciutat es va activar la campanya "Això no és accidental" per posar en relleu les distraccions com a causa de la sinistralitat.
- Comenta que cada vegada quedaran més enregistrades les causes dels diferents sinistres gràcies a la normativa europea que exigeix la incorporació de dispositius als vehicles.
- També que l'estratègia "Ciutat 30" fa que molts carrers de la ciutat (els que no són de la xarxa viària principal) tinguin el límit de velocitat a 30 km/h. I que també incorpora

un seguit de mesures per aconseguir que la velocitat de circulació no superi els límits de velocitat, com ara la instal·lació de nous radars a la ciutat, amb l'objectiu de millorar les dades de sinistralitat.

Pren la paraula l'intendent major de la Guàrdia Urbana, **Jesús Hernando**, i explica les causes principals dels sinistres:

- Per part dels vianants, les principals causes són desobeir els semàfors i creuar per fora dels passos de vianants.
- Per part dels conductors, les causes principals són la manca d'atenció i no respectar les distàncies de seguretat.
- Com a causes indirectes, destaca l'alcoholèmia i la calçada en mal estat.
- Destaca l'excés de velocitat com a causa directa de la gravetat dels accidents.
- Juntament amb la Gerència de Mobilitat s'han detectat 53 zones de risc a la ciutat.

2. Torn obert de paraules

El **Miquel Rusalleda** agraeix les intervencions i obre el torn de paraules demanant intervencions breus per afavorir el dinamisme de la sessió.

1. **José Manuel Jurado**, de CCOO, pregunta si en els accidents mortals s'ha fet alguna anàlisi de si el motiu del desplaçament era laboral o no.
2. **Alfons Perona**, de Grup d'Experts, pregunta si està prevista alguna campanya informativa sobre la instal·lació dels nous radars, i si s'indicarà la ubicació dels radars fixos als ciutadans.
3. **Pedro Díez**, d'ANESDOR, pregunta quants ferits greus hi ha hagut en motocicleta i ciclomotor, vol saber les tipologies d'accident que hi ha hagut amb motocicleta i en concret quants accidents de motocicleta o ciclomotor hi ha hagut de la tipologia de xoc contra un element estàtic.
4. **Genís Domínguez**, d'Eixample Respira, considera les dades de sinistralitat alarmants i que no es respecten les normes de circulació, i els més perjudicats són els vianants. Demana que s'acabin el que considera abusos dels cotxes i les motos, la reducció del límit de velocitat a 30 km/h a tota la ciutat. I pregunta també quantes de les sancions per excés de velocitat segons si l'origen de la denúncia són els radars o agents de la GUB. També si es coneix el percentatge de desplaçaments amb excés de velocitat respecte als desplaçaments totals.
5. **Joan Blancafort**, del Gremi del Motor, destaca que les dades de sinistralitat del 2020 són bones i que els vehicles nous cada cop incorporen sistemes més segurs.
6. **Salvador Fuentes**, de la Diputació de Barcelona, demana quina opinió tenen els assistents sobre el boom en l'ús de la bicicleta.
7. **Ole Thorson**, de P(A)T, creu que seria bo conèixer les dades de sinistralitat mensual per tenir una anàlisi més exhaustiva de la situació. Indica que hi ha una concentració de sinistralitat temporal (determinats dies a l'any) i espacial (determinades vies) i que cal actuar-hi.

Acabat el torn de paraules, pren la paraula la regidora de Mobilitat, **Rosa Alarcón**, que comenta que tot i el descens de la sinistralitat, no podem estar contents. També explica que la instal·lació dels 44 radars (per primera vegada a l'interior de la ciutat) és un pas endavant per reduir la sinistralitat.

A continuació, **Adrià Gomila** pren la paraula per donar resposta a les qüestions plantejades. Explica que han d'actualitzar l'ordenança municipal sobre la base dels criteris de la DGT i també es renovaran altres parts de l'ordenança i s'aprofitaran tots aquests canvis per comunicar-ho degudament a la ciutadania. També explica que ja s'ha comunicat als mitjans de comunicació les ubicacions dels nous radars, i que l'objectiu de comunicar els llocs dels nous radars és donar una sensació de control global de la velocitat per tal de reduir els excessos de velocitat a tota la ciutat.

Dona resposta a diferents qüestions partint de les dades de la nota de premsa que s'ha compartit mitjançant enllaç, com ara les tipologies d'accidents per vehicle i els vehicles implicats en els accidents amb vianants. Comenta dades de l'evolució de la mobilitat, que es poden trobar també als diferents webs de l'ATM o de l'Ajuntament, i destaca la baixada de la mobilitat a partir del mes d'abril del 2020, i tot i que després ha anat augmentant, continua en nivells per sota respecte a nivells d'abans de la pandèmia. Confirma la correlació entre volum de trànsit i contaminació.

Comenta també que en el marc del Pla de la moto s'analitzaran aquestes qüestions que afecten la moto.

Tot seguit, **Jesús Hernando** explica que no disposa de les dades relatives a xocs contra un element estàtic per part de motocicletes i ciclomotors, però sí de vehicles en general, i informa que l'any 2019 hi va haver 274 xocs, i 199 el 2020.

També comenta que no es coneix el percentatge de trajectes amb excés de velocitat sobre el total de trajectes, només es tenen les captacions fetes per excés de velocitat. L'**Adrià Gomila** puntualitza que es podria fer una estimació d'aquest percentatge, però que el marge d'error seria massa gran per ser conclouent.

Continua **Jesús Hernando**, explicant que el 2020 s'han incrementat les denúncies per excés de velocitat. En 204 sinistres s'han donat un o més casos de positius de conductors per excés d'alcohol (després del sinistre).

Per acabar, **Rosa Alarcón**, fa una reflexió final recordant un sinistre de l'abril del 2020 en què va morir un conductor d'un cotxe, i valora que tot i haver-hi menys mobilitat sempre hi ha possibilitat de sinistre, i l'excés de velocitat és un factor important i contra el qual s'ha de lluitar. Tot seguit tanca la sessió a les 17.20 hores.