



PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
DE TRÁFICO

desde
1968

Comunicat de l'entitat P(A)T-AP(A)T per a denunciar la decisió de l'Ajuntament de Barcelona de reduir a més de la meitat el desplegament dels 44 radars previstos.

La velocitat mata. Ho diu la física, a més velocitat, major és l'impacte en cas de sinistre i les lesions són més greus. Per tant, les mesures que ajuden a reduir la velocitat salven vides.

Aquells que respecten els límits de velocitat no han de preocupar-se dels controls de velocitat. Ens hauríem de preguntar doncs **a qui incomoden els radars**. O és que la **vida i la integritat física** de les persones no mereix posar totes les mesures necessàries per a garantir un **sistema segur** i evitar un patiment absurd per la pèrdua de la salut o de la vida dels ciutadans de Barcelona?

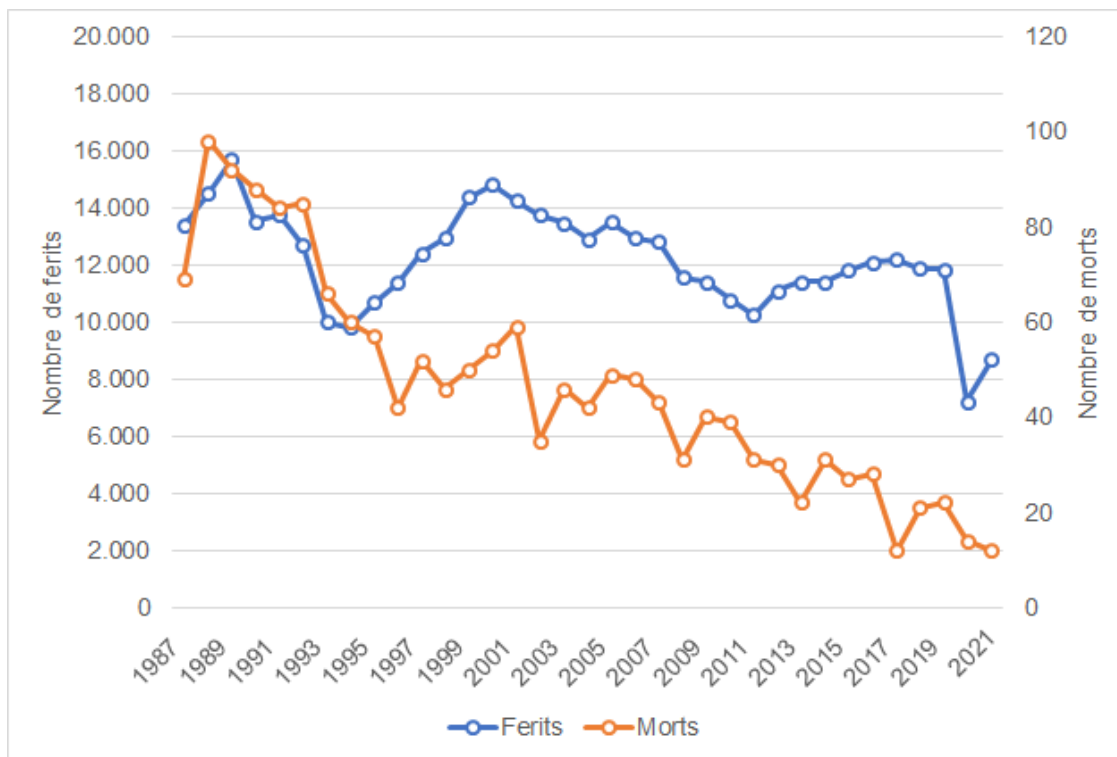
Recordem que no es tracta d'un tema local, ja que el 2021 la **Setmana de la ONU per a la Seguretat Viària va impulsar els 30km/h** a les ciutats de tot el món. Barcelona és pionera en adoptar els 30km/h a bona part dels seus carrers. Una norma però, molt desconeguda i àmpliament ignorada. Cal que tots respectem mesures que eviten nombrosos sinistres i **milloren la convivència** entre usuaris, sense oblidar-nos que cal avançar cap a la Ciutat30 i continuar treballant amb Visió Zero (zero morts i zero ferits greus).

Posem xifres en el cas de Barcelona. En el darrer **balanç d'accidentalitat de 2021** que s'ha fet públic fa pocs dies, en un context encara afectat per les conseqüències de la pandèmia i les restriccions de mobilitat, hem tingut **8 morts i 81 lesionats greus**, dels quals, 61 anaven en moto o ciclomotor, i 13 han estat vianants atropellats per motocicletes, cotxes i furgonetes. Si afegim els 3 lesionats greus que anaven en cotxe o furgoneta, tenim que un total del **87% dels ferits greus o morts ho han estat en el context urbà d'ús de cotxes i motocicletes**. Aquestes xifres són intolerables, i no permeten treure del focus d'atenció l'ús d'aquests vehicles a les ciutats.

A més, a Barcelona tenim una xifra de ferits que s'ha mantingut constant durant la darrera dècada amb l'excepció d'aquest darrer període marcat per la COVID-19. Amb un promig de **11.000 persones lesionades a l'any** i amb l'existència de víctimes greus i mortals als nostres carrers, no entenem el retallar en mesures que busquen millorar la seguretat viària de totes les persones que es mouen a la ciutat.



Evolució del nombre de persones ferides i persones mortes en accidents de trànsit a la ciutat de Barcelona 1987-2021



Font: Guàrdia Urbana

Sabem que la **velocitat** és una de les principals condicions de context que fan que es produeixi o no un sinistre (**afecta al temps de reacció i a la distància de frenada**) i també que incideix en les conseqüències del mateix.

Segons dades de la DGT, només un 5% dels atropellaments a 30km/h acaben tenint conseqüències fatals, davant del **50% a 50 km/h**. Per tant, la política d'anar reduint progressivament la velocitat de circulació en l'àmbit urbà a 30km/h i sobretot l'efectiu compliment d'aquest límit amb tots els mitjans possibles, entre ells els radars, és una política que salva vides sense arguments en contra ni possibles atenuacions.

No entenem què pretén l'Ajuntament de Barcelona enviant aquest missatge de comprensió/complicitat cap als infractors. Aquest canvi de criteri costarà **vides i tragèdies** a centenars de famílies, que hauran de patir pèrdues i sinistres amb conseqüències limitants pel seu futur a causa de fets evitables com els sinistres de trànsit.

Amb el suport de:



Barcelona Camina - Delegació de BCN de Catalunya Camina



Associació per a la Promoció del Transport Públic



Bicicleta Club de Catalunya - Bacc



PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
DE TRÁFICO

desde
1968

Comunicado de la entidad P(A)T-AP(A)T para denunciar la decisión del Ayuntamiento de Barcelona de reducir a más de la mitad el despliegue de los 44 radares previstos.

La velocidad mata. Lo dice la física, a más velocidad, mayor es el impacto en caso de siniestro y las lesiones son más graves. Por lo tanto, las medidas que ayudan a reducir la velocidad salvan vidas.

Aquellos que respetan los límites de velocidad no tienen que preocuparse de los controles de velocidad. Nos tendríamos que preguntar pues **a quienes incomodan los radares**. ¿O es que la **vida y la integridad física** de las personas no merece poner todas las medidas necesarias para garantizar un **sistema seguro** y evitar un sufrimiento absurdo por la pérdida de la salud o de la vida de los ciudadanos de Barcelona?

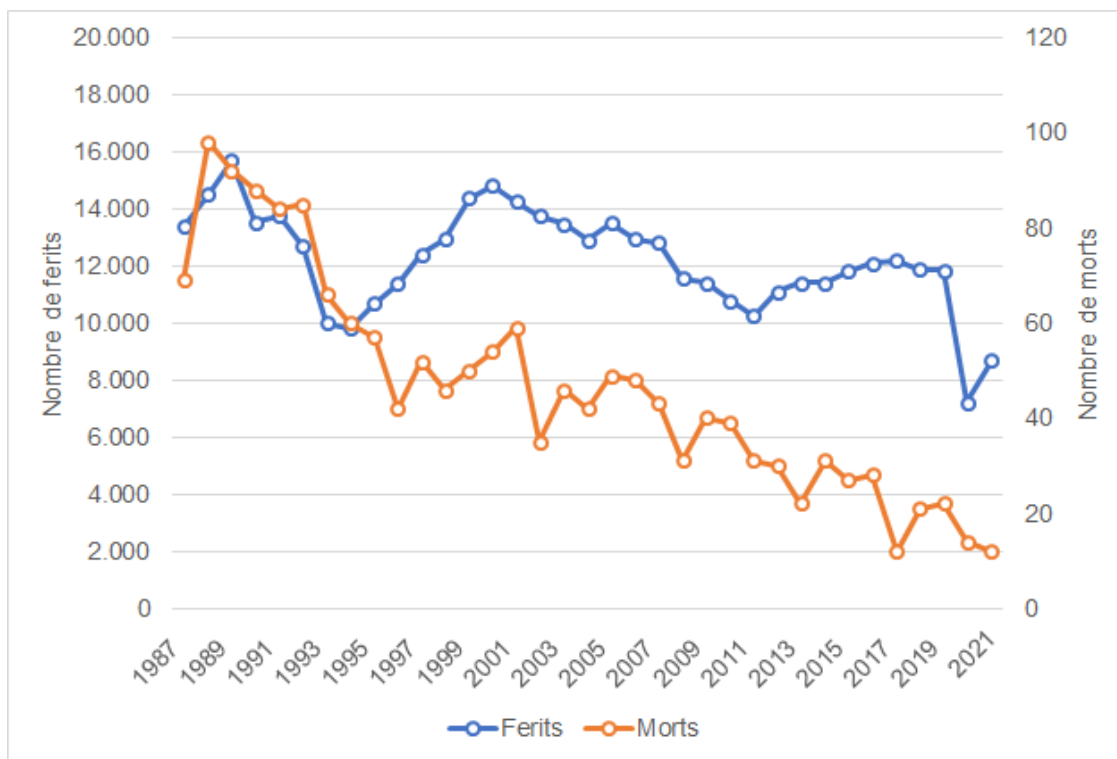
Recordamos que no se trata de un tema local, puesto que el 2021 la **Semana de la ONU para la Seguridad Vial impulsó los 30km/h** en las ciudades de todo el mundo. Barcelona es pionera al adoptar los 30km/h en buena parte de sus calles. Una norma muy desconocida y ampliamente ignorada. Hace falta que todos respetemos las medidas que evitan numerosos siniestros y **mejoran la convivencia** entre usuarios, sin olvidarnos que hay que avanzar hacia la Ciutat30 y continuar trabajando con Visión Cero (cero muertos y cero heridos graves).

Ponemos cifras en el caso de Barcelona. En el último **balance de accidentalidad de 2021** que se ha hecho público hace pocos días, en un contexto todavía afectado por las consecuencias de la pandemia y las restricciones de movilidad, hemos tenido **8 muertos y 81 lesionados graves**, de los cuales, 61 iban en moto o ciclomotor, y 13 han estado peatones atropellados por motocicletas, coches y furgonetas. Si añadimos los 3 lesionados graves que iban en coche o furgoneta, tenemos que un total del **87% de los heridos graves o muertos lo han estado en el contexto urbano de uso de coches y motocicletas**. Estas cifras son intolerables, y no permiten sacar del foco de atención el uso de estos vehículos en las ciudades.

Además, en Barcelona tenemos una cifra de heridos que se ha mantenido constante durante la última década con la excepción de este último periodo marcado por la COVID-19. Con un promedio de **11.000 personas lisiadas al año** y con la existencia de víctimas graves y mortales en nuestras calles, no entendemos el recortar en medidas que buscan mejorar la seguridad viaria de todas las personas que se mueven en la ciudad.



Evolución del número de personas heridas y personas muertas en accidentes de tráfico en la ciudad de Barcelona 1987-2021



Fuente: Guàrdia Urbana

Sabemos que la **velocidad** es una de las principales condiciones de contexto que hacen que se produzca o no un siniestro (**afecta al tiempo de reacción y a la distancia de frenado**) y también que incide en las consecuencias del mismo.

Según datos de la DGT, solo un 5% de los atropellos a 30km/h acaban teniendo consecuencias fatales, ante el **50% a 50 km/h**. Por lo tanto, la política de ir reduciendo progresivamente la velocidad de circulación en el ámbito urbano a 30km/h y sobre todo el efectivo cumplimiento de este límite con todos los medios posibles, entre ellos los radares, es una política que **salva vidas** sin argumentos en contra ni posibles atenuaciones.

No entendemos qué pretende el Ayuntamiento de Barcelona enviando este mensaje de comprensión/complicidad hacia los infractores. Este cambio de criterio **costará vidas y tragedias** a centenares de familias, que tendrán que sufrir pérdidas y siniestros con consecuencias limitantes por su futuro a causa de hechos evitables como los siniestros de tráfico.

Con el apoyo de:



Barcelona Camina - Delegació de BCN de Catalunya Camina



Associació per a la Promoció del Transport Públic



Bicicleta Club de Catalunya - Bacc



PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
DE TRÁFICO

desde
1968

Para más información:

Ole Thorson Tel. 686 01 18 41 / pat-apat@pat-apat.org

La **Asociación española de Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T** es una asociación sin ánimo de lucro, declarada de interés público y que fue fundada en el año 1968 ante la preocupación de un grupo de personas por la creciente siniestralidad que se producía en aquel momento.

- Miembro de la PRI (Prévention Routière Internationale) desde 1989.
- Miembro de la FEVR (Fédération Européenne des Victimes de la Route) desde 1995.
- Miembro del Forum Europeo de Jóvenes por la Seguridad Vial, desde 2011.
- Miembro de la Alianza Global de ONG's por la Seguridad Vial, desde 2011.

En 1994 se creó una sección integrada por familiares y víctimas de siniestros de tráfico denominada AP(A)T Afectados por Accidentes de Tráfico.

Los objetivos de P(A)T son:

- ✓ La prevención de los siniestros de tráfico y la reducción de las víctimas, hasta conseguir que ninguna persona fallezca o resulte herida por el hecho de moverse o circular por calles y carreteras de nuestro país.
- ✓ La sensibilización y divulgación de una cultura de respeto a la vida, a los demás y a las normas y de protección de los más débiles, por encima de otros valores, promoviendo una movilidad sostenible, responsable, segura y serena.
- ✓ La ayuda y apoyo a víctimas y afectados y el reconocimiento de sus derechos.

La Sede central está en Barcelona y cuenta con delegaciones en distintas comunidades autónomas (Andalucía, Extremadura, Galicia, Madrid, Comunidad Valenciana) y colaboraciones en varias provincias españolas.