



Ce 323 – Np

*Anatomia de l'accidentalitat urbana 2009*

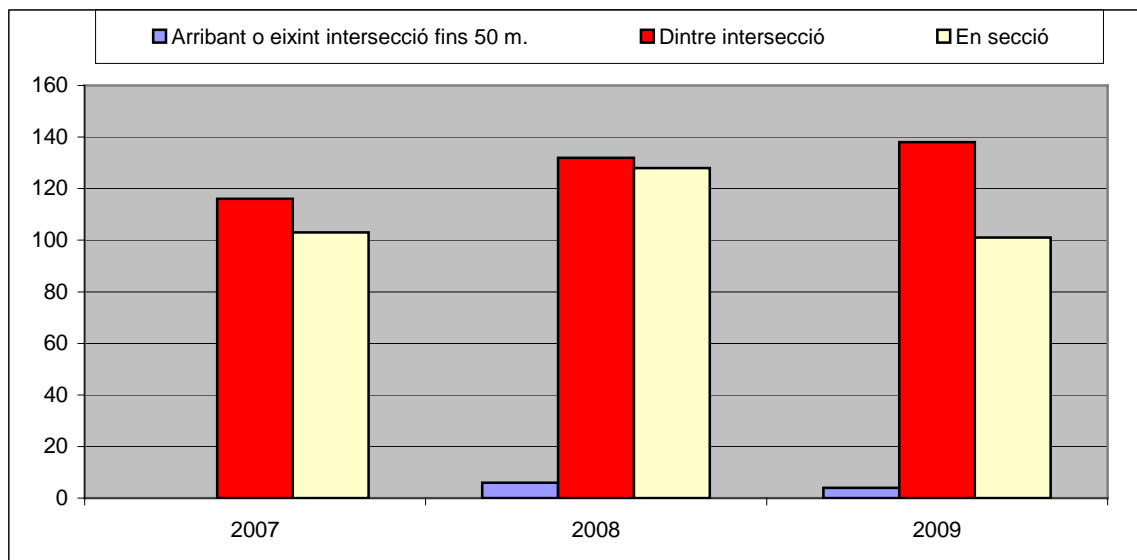
## ***A Sant Boi, s'aprima la silueta de la sinistralitat durant 2009... però continua preocupant el nombre d'atropellaments, tot i el seu descens.***

D'acord amb les dades procurades per la Divisió d'Anàlisi i Informació Operativa del Servei Local de Seguretat, durant 2009 a Sant Boi hem tingut un exercici ambivalent en sinistralitat, amb un 9 % menys d'accidents, un 8 % menys de lesivitat i un 13 % menys de víctimes de d'atropellaments... tot i que encara hem sofert un intolerable nivell de pèrdues humanes per aquesta darrera causa: 59 persones ferides i una morta.

**1** Els accidents baixen un 9 %. El 57 % dels conflictes viaris s'esdevé en intersecció, seguint la tendència de Catalunya, cosa que pot indicar, quan la via reuneix les condicions adequades de geometria, una situació de visibilitat insuficient causada per estacionaments prohibits en cantonades, una desatenció a les prioritats o un excés de velocitat.

En aquest ordre, els tipus d'accident més freqüents històricament al municipi són els que s'hi produeixen sota el format turisme vs turisme i turisme vs vianant.

En aquest sentit, el Pla Local de Seguretat Viària, que ja es troba en fase de preparació, identifica els principals trams de concentració d'accidents i punts negres del municipi i proposa bateries de mesures, en cada cas, per millorar les condicions geomètriques de les interseccions implicades.

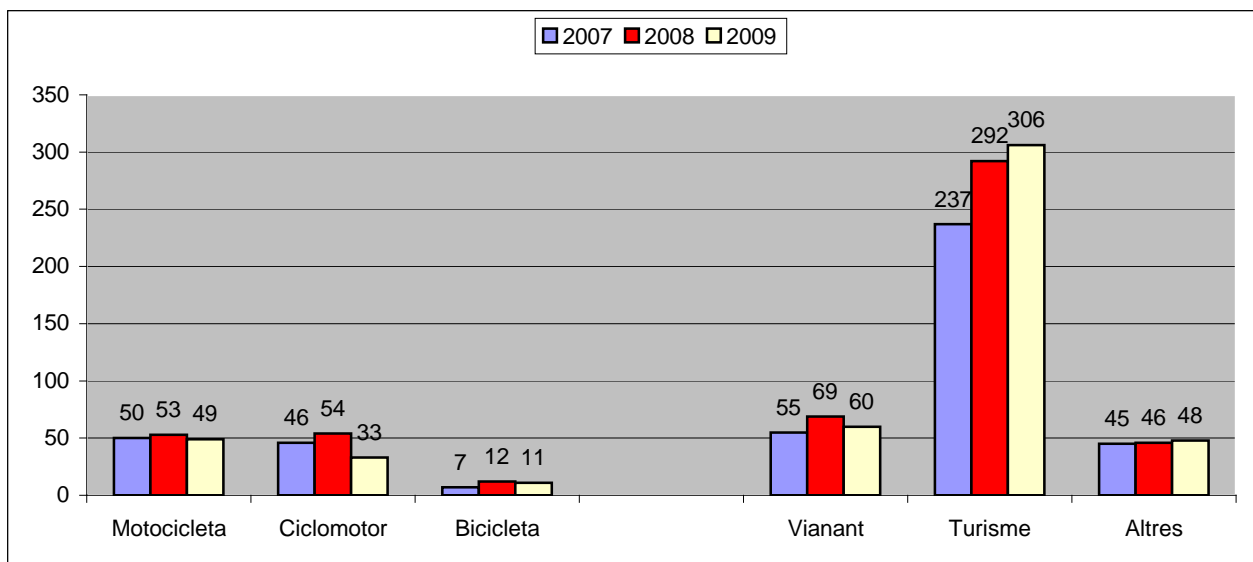




**2 El protagonisme de motocicletes i ciclomotors en l'accidentalitat baixa un 13 %.** Estem davant d'un element de presumible gran rellevància en la reducció de la lesivitat, donada la fragilitat dels vehicles de dues rodes, i de l'agregat d'anys potencials de vida perduts, en base a la major vinculació del segment adolescent i juvenil amb aquest tipus de mitjà.

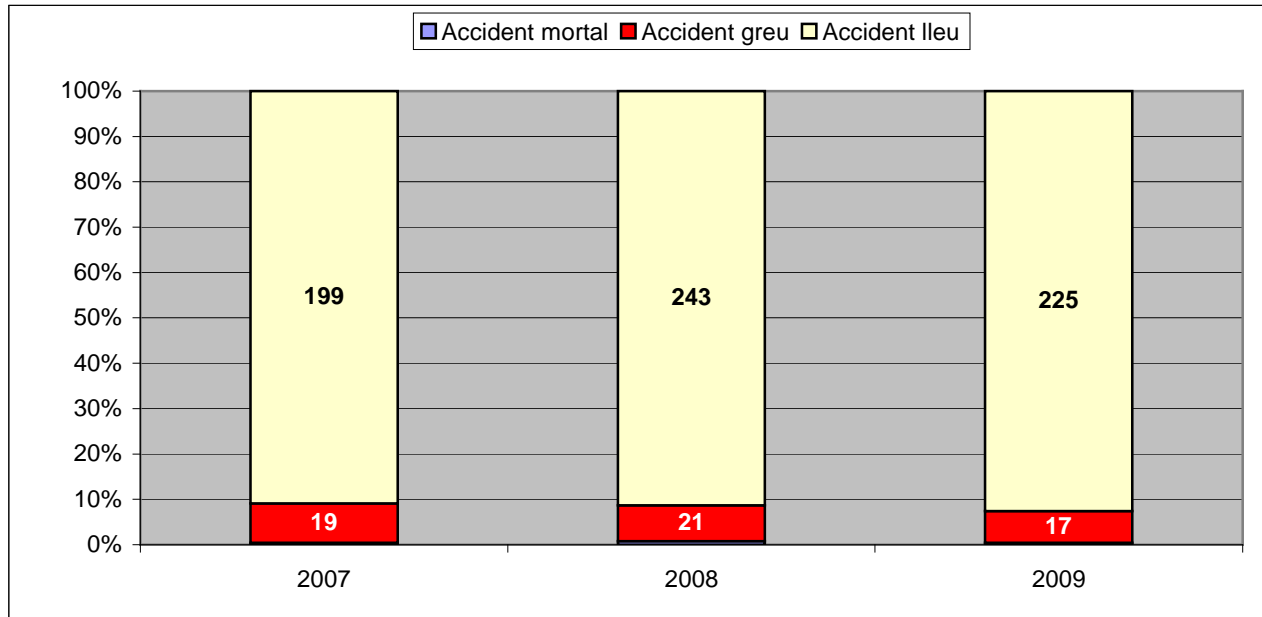
No obstant, el pes dels vianants com implicats en accidents continua resultant massa elevat: un 11,7 % (enfrent del 9,5 % que va representar a Catalunya, durant 2008), i resulta indubtable el seu impacte sobre la morbiditat, perquè constitueixen les unitats de trànsit més dèbils...

A banda, no podem negligir un comentari en relació amb la bicicleta, aparentment sobre-representada en els nivells d'accidentalitat (suposaria un 2%, probablement molt per sobre del seu grau de presència en els fluxos quotidians de trànsit de la localitat).



**3 La lesivitat baixa un 8 %.** El descens de la gravetat de les conseqüències mèdiques dels accidents és generalitzat. Baixen un 19 % els accidents greus (amb ferits que necessiten una hospitalització de durada superior a 24 hores). I un 8 % els lleus... Deixant de banda el factor aleatori, que compta i molt, la intensificació de les campanyes de promoció d'ús dels elements de seguretat passiva podria haver-hi tingut un paper rellevant, així com la menor accidentalitat entre conductors de vehicles de dues rodes.

Per cert, a l'abric d'anteriors comentaris, l'única persona morta en accident durant 2009 va estar implicada en un atropellament...



La lesivitat baixa un 8 %.

**4** El nombre de víctimes per atropellament baixa un 13% però continua semblant massa elevat (69 durant 2008 i 60 durant 2009, una d'aquestes, lamentablement, morta. D'acord amb l'històric del darrer trienni, les víctimes d'atropellament es concentren sobre tot entre els majors de 64 anys i els menors de 15 anys, segments amb més dificultats d'adaptabilitat, una errònia percepció del risc i, també, distorsions en la concepció de les pròpies capacitats...

Els vianants, com sabem, tenen la responsabilitat de travessar la calçada pels llocs habilitats o aquells punts més propers a les cantonades. En aquest sentit, l'informe dels dissenyadors del Pla Local de Seguretat destaca que, entre 2006 i 2008, el 25 % de les persones atropellades creuava de manera adient...

Aquesta realitat, constatada durant el procés d'elaboració del Pla Local de Seguretat, ha de ser enfrontada amb accions radicals d'impacte vial previstes sobre els punts negres detectats: passos elevats, potenciació de la il·luminació, mitjanes-refugi, reubicació de contenidors i altre mobiliari urbà, rotonditzacions, millora en la senyalització, imposició d'orelles en les cruïlles, etc.

Naturalment, aquestes accions sobre la via continuaran complementades per una intensiva tasca educativa sobre la persona i pels esforços de la nova Unitat de Disciplina Viària de la Policia Local, creada durant gener de 2010, en atacar les infraccions més perjudicials per a la seguretat viària.

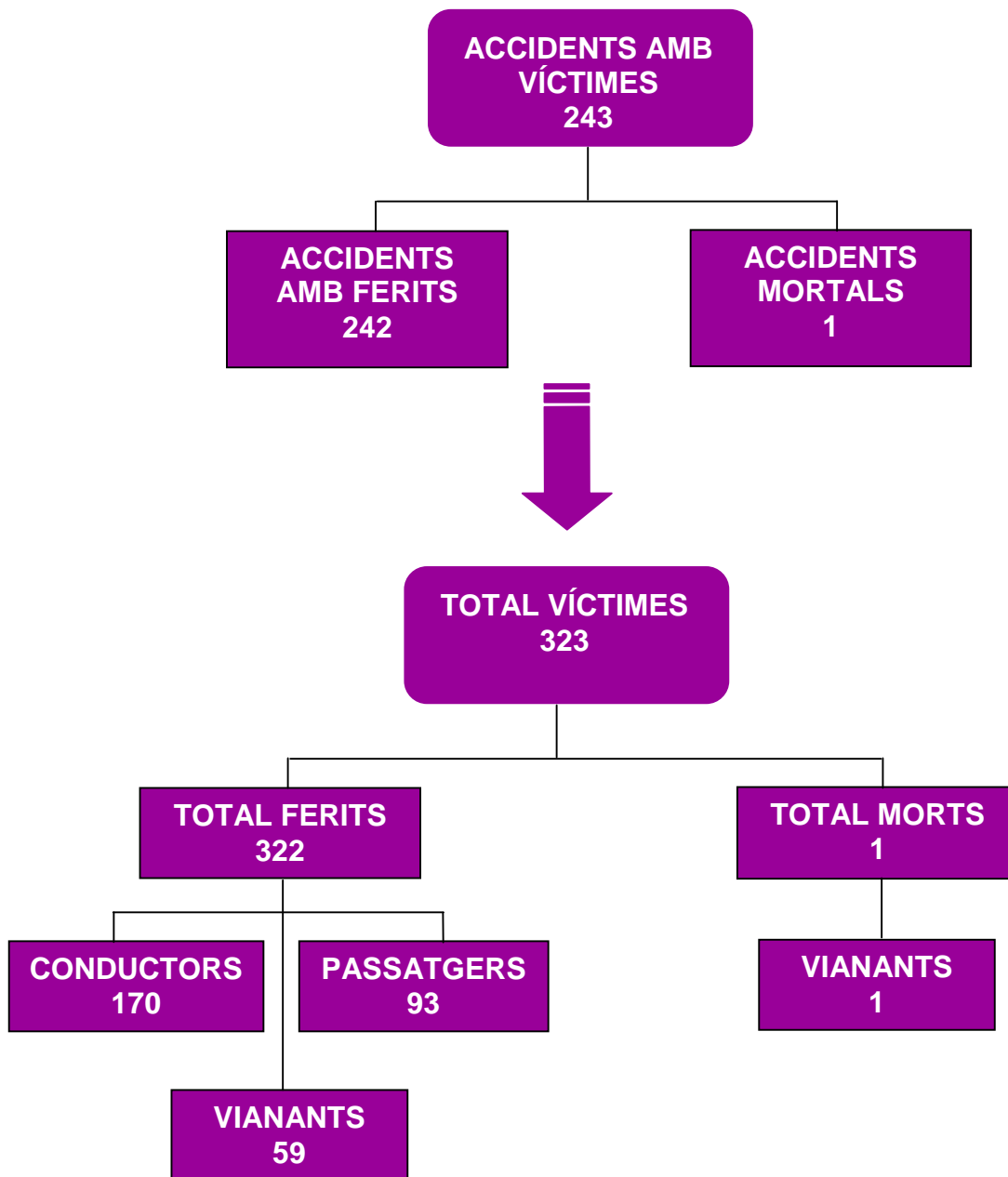


Diagrama de victimització 2009.

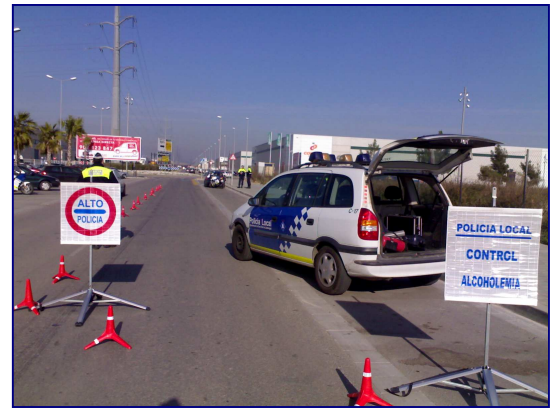
**5** La conflictivitat circulatoria de l'espai viari del Centre Comercial, al Polígon Industrial de Les Salines, no remet... El nombre d'accidents al vial central d'aquesta extensió comercial ha augmentat en un 44 %. Es tracta en general d'incidents lleus vinculats amb uns paràmetres d'alta densitat circulatoria, poca superfície hàbil i errònia percepció del risc en un espai viari de titularitat privada i de neta distracció perceptiva i evident acumulació d'estímuls, amb un hàbit peculiar de rerefons: molts



usuaris condueixen pel pàrquing utilitzant aquest com a via circulatòria, quan en realitat aquesta està soterrada i permetria travessar aquest complicat perímetre amb un nivell mínim de risc viari.

Aquest indret acumula el 16 % del total d'accidents esdevinguts durant 2009.

**6** El nombre de punts negres urbans, en canvi, decreix un 13 %... Entenem per "punt negre" aquell on, en el termini del darrer any, hem tingut 3 o més accidents amb ferits, tot i que siguin lleus... En aquest capítol, hem baixat de 30 a 26. Habitualment, en aquest àmbit, les millores emergeixen vinculades amb el tractament geomètric d'aquesta mena d'indrets. Durant 2009, els principals punts negres han estat a l'àrea comercial del Polígon de Les Salines, per les seves peculiaritats ja esmentades, i la Ronda Sant Ramon i la Carretera de Santa Creu de Calafell, per la seva extensió i densitat. Cal matisar, no obstant, la duresa del terme "punt negre" amb la força de les dades. A tall d'exemple, només en un dels 38 accidents amb ferits registrats al primer punt negre alguna de les persones lesionades va assolir la consideració de "ferida greu"...



**7** **Conclusions.** No podem confiar-nos. Encara hi ha alguns carrers el perfil dels quals cal matisar amb passos de zebra elevats en forma de trapezidis, rotondes sense punts foscos, orelles de vorera a les cruïlles... Però aquí, ara, hem de parlar de persones i d'educació, més que de geometria vial. Sembla sorprenent, però cal continuar incidint, més que mai, en l'aprenentatge significatiu al carrer per combatre la plaga dels atropellaments. I també a la realitat simulada, als circuits, per reproduir els efectes de la distracció, de la sobreestimulació, sobre els usuaris vials. Sempre amb el concepte "intersecció" present. A més, en el cas de secundària, no podem negligir l'amenaça de la interacció drogues-circulació.



Gràcies per continuar fent equip amb nosaltres. Encara ens queda molt camí...

Febrer de 2010

