

## SEGURETAT VIÀRIA

# BAIXEN UN 20% ELS MORTS PER SINISTRE DE TRÀNSIT A LES CIUTATS

El ministre de l'Interior ha presentat les dades consolidades sobre sinistralitat vial del 2021 a Toledo per posar en valor el treball que fan els municipis en matèria de seguretat viària.



El 2021 han mort en vies urbanes 417 persones, 102 víctimes mortals menys que el 2019, una reducció de la mortalitat del 20 per cent en un sol any inèdita a la sèrie històrica.

**Grande-Marlaska:** «A l'hora d'explicar aquesta important reducció de la mortalitat viària a les nostres ciutats l'any passat, vull recordar que l'11 de maig del 2021 va entrar en vigor la limitació de la velocitat a només 30 quilòmetres per hora als carrers de un sol carril per sentit de circulació».

El descens de morts a les ciutats s'ha vist reflectit als usuaris vulnerables amb una reducció d'un 34% als ciclistes, un 31% als morts majors de 64 anys, un 26% als vianants i un 17% als motoristes.

L'any 2021 van morir 417 persones i 4.142 més van resultar ferides greus en sinistres de trànsit en vies urbanes, xifres que representen un 20% menys de morts i un 4% menys de ferits hospitalitzats que

els registrats el 2019, any de referència estadístic.

Aquestes dades estan incloses al balanç consolidat de sinistralitat viària del 2021 que el ministre de l'Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha presentat aquest

dilluns a Toledo amb el secretari general de la Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP), Carlos Daniel Casares, i l'alcaldesa de Toledo, Milagros Tolón, entre d'altres personalitats.

«417 morts és una quantitat inassumible, i continuarem treballant per reduir aquesta xifra, però 102 morts menys que el 2019 suposen una enorme quantitat de patiment estalviat», ha assenyalat el ministre de l'Interior, que ha afegit que «a l'hora de explicar aquesta important reducció de la mortalitat viària a les nostres ciutats l'any passat, els vull recordar que l'11 de maig del 2021 va entrar en vigor la limitació de la velocitat a només 30 quilòmetres per hora en carrers d'un sol carril per sentit de circulació».

El descens del 20 per cent de les víctimes mortals s'ha vist reflectit sobretot en les estadístiques d'usuaris vulnerables, en particular els més grans de 64 anys, com a continuació es detalla:

**Usuaris vulnerables.** Descens important de vianants, ciclistes i motoristes morts. L'única manera de desplaçament en què han augmentat les víctimes mortals ha estat en turisme, passant dels 62 morts el 2019 als 66 el 2021.

**Vianants:** Baixen un 26% els vianants morts. Concretament van ser 183 morts, 64 víctimes mortals menys que el 2019.

**Ciclistes:** Es redueixen un 34% els ciclistes morts. El 2021 van ser 21 usuaris de bici morts davant dels 32 el 2019, 11 menys.

**Motoristes:** 123 usuaris de moto van morir durant l'any passat, 25 motoristes menys (-17%) que els del 2019.

Aquestes xifres, millors que les del 2019, estan per sobre de la mitjana europea en el cas dels vianants i motoristes. A Espanya els vianants morts per atropellament a ciutat representen el 44%, mentre que la mitjana de la Unió Europea és del 37%.

Aquesta mateixa situació es produeix amb els motoristes morts, que a Espanya representen el 29% del total dels morts a les ciutats mentre que la mitjana comunitària està al 18%.

En canvi, a Espanya el percentatge de ciclistes morts a ciutat és del 5%, davant del 14% en què se situa la mitjana comunitària.

Un 31% menys de morts més grans de 64 anys. És el grup d'edat que més descens ha registrat durant l'any passat,



SEGURETAT VIÀRIA

155 morts el 2021 davant les 225 víctimes mortals del 2019.

D'ON VENIEM?

2019 va ser un any en què el còmput anual de morts per sinistres de trànsit es va reduir un 3%, situació que no es va produir a les ciutats, ja que en vies urbanes les víctimes mortals van augmentar un 6% respecte al 2018, arribant als 519 morts.

Aquest fet va suposar un punt d'inflexió i d'adopció de mesures regulatòries que poguessin frenar aquesta pandèmia vial. La mesura adoptada va ser la modificació de la velocitat a les ciutats, implantant els 30km/ha les vies d'un únic carril per sentit, amb l'objectiu de calmar el trànsit. La mesura va entrar en vigor l'11 de maig del 2021.

«Hem volgut fer aquesta presentació a Toledo, acompanyats per la Federació Espanyola de Municipis i Províncies, perquè aquesta ciutat és un bon exemple de compromís amb la mobilitat segura i sostenible malgrat la seva complexa orografia», ha continuat Grande-Marlaska, per a qui «la mobilitat segura i sostenible és un valor pel qual val la pena apostar, i estem fent passos endavant en la bona direcció per fer del nostre país un referent en mobilitat urbana».

VIES INTERURBANES

A les vies interurbanes, durant l'any passat en sinistres de trànsit van perdre la vida 1.116 persones, 120 víctimes mortals menys que el 2019, són 120 morts menys que el 2019, un descens del 10%.

En vies d'alta capacitat (autopistes i auto-vies) s'han registrat 316 morts (un 7% menys que l'any pre-pandèmia) i a les carreteres convencionals, aquelles d'un únic carril per sentit i sense separació física, els morts han estat 800 (un 11% menys que el 2019).

Continua havent-hi un problema amb els atropellaments a la carretera, ja que 11 de cada 100 morts a les nostres carreteres són per atropellament. En concret, l'any passat 118 persones van morir en ser atropellades.

## MÉS DE 200 DENÚNCIES DIÀRIES PER NO PORTAR EL CINTURÓ, LA MAJORIA A CONDUCTORS



En la darrera campanya de controls de seguretat passiva també es van denunciar en una setmana 141 persones per no fer un ús correcte del casc i 119 per no fer un ús correcte dels SRI.

En la darrera campanya policial preventiva d'ús de sistemes de seguretat passiva coordinada pel Servei Català de Trànsit (SCT), que va tenir lloc entre el 12 i el 18 de setembre, Mossos d'Esquadra i Polícies Locals van interposar en aquests set dies 1.881 denúncies, de les quals 1.621 (86,18%) per no dur el cinturó de seguretat, 141 (7,5%) per no dur el casc i 119 (6,33%) per no utilitzar els sistemes de retenció infantil (SRI).

En el cas del cinturó, en el decurs d'una setmana, es van posar una mitjana de més de 200 denúncies diàries, la majoria a conductors. Així, es van sancionar 898 conductors (55,4%), 490 acompanyants dels seients davanters (30,23%) i 233 passatgers dels seients posteriors (14,37%).

Aquests controls intensius per vigilar l'ús de cinturó, del casc i dels

sistemes de retenció infantil (SRI) a les carreteres i carrers de Catalunya es fan periòdicament amb l'objectiu de reduir les víctimes d'accidents de trànsit i recordar la importància de fer servir aquests dispositius i de fer-ho correctament.

Convé destacar que, segons dades provisionals, 49 de les víctimes mortals o ferides greus que hi va haver l'any passat a les carreteres i autopistes catalanes no duien el cinturó cordat. Això suposa que un 7% de morts o ferits greus d'accidents de trànsit en zona interurbana durant el 2021 no duien lligat aquest element de seguretat passiva. D'altra banda, 18 dels motoristes i ciclistes morts o ferits greus en zona interurbana no portaven el casc o no el duien ben cordat, el que representa un 2,6% de les víctimes mortals o ferides greus d'aquests col·lectius vulnerables. També en 2 casos de morts o ferits greus en carretera, tampoc s'havia fet un ús correcte del sistema de retenció infantil.

No utilitzar els dispositius de seguretat passiva o fer-ho de manera incorrecta agreuja les conseqüències de lesivitat de les víctimes. De fet, no portar el cinturó, SRI o casc és, juntament amb la velocitat i la conducció sota els efectes de l'alcohol i altres drogues, una de les principals causes de lesions derivades dels accidents de trànsit.

