



## Comunicat de l'entitat P(A)T-AP(A)T per a denunciar la decisió de l'Ajuntament de Barcelona d'eliminar el límit de 30 km/h als entorns escolars durant les nits, diumenges i festius.

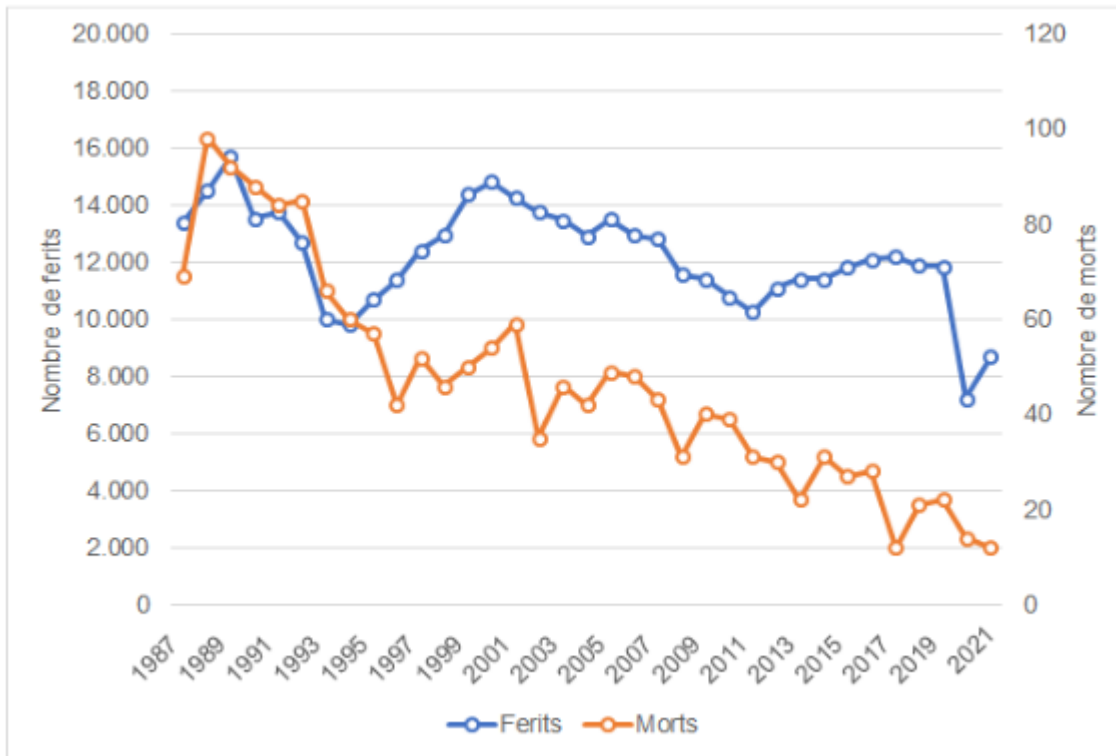
La velocitat mata. Ho diu la física, a més velocitat, major és l'impacte en cas de sinistre i les lesions són més greus. Per tant, les mesures que ajuden a reduir la velocitat salven vides. Aquelles persones que respecten els límits de velocitat no han de preocupar-se dels controls de velocitat. Ens hauríem de preguntar doncs a qui incomoden els controls de velocitat.

No es tracta d'un tema local. El 2021 la Setmana de la ONU per a la Seguretat Viària va impulsar el límit de velocitat de 30km/h a les ciutats de tot el món i l'Organització Mundial de la Salut va animar totes les ciutats del món, mitjançant la campanya #Love30, a establir aquest límit per poder salvar vides. De fet, Barcelona va ser pionera en adoptar els 30km/h a bona part dels seus carrers, des de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles aprovada el 2007. Una norma però, molt desconeguda, i àmpliament ignorada i molt poc controlada. Cal que tots respectem mesures que eviten sinistres i milloren la convivència. Els 30 km/h hauria de ser la velocitat habitual als nostres carrers, un pas més per continuar treballant la sinistralitat amb Visió Zero (zero morts i zero ferits greus).

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 que incideix també en la seva gravetat en cas que es produeixi. 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 les sancions, és una política que salva vides sense arguments en contra ni possibles atenuants.

Posem xifres en el cas de Barcelona. En el darrer balanç de sinistralitat de 2022, han mort 23 persones i 172 han resultat ferides greus, de les quals 111 anaven en moto o ciclomotor i 50 han estat vianants atropellats per motocicletes, cotxes i furgonetes. Si afegim els 9 lesionats greus que anaven en cotxe o furgoneta, tenim que el 87% dels ferits greus o morts ho han estat en sinistres on estaven involucrats cotxes o motocicletes. Aquestes xifres són intolerables, i no permeten treure del focus d'atenció l'ús d'aquests vehicles a les ciutats.

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



Font: Guàrdia Urbana

Amb aquest context, aquest matí l'Ajuntament de Barcelona ha anunciat la seva intenció d'eliminar la limitació de 30 km/h als entorns escolars —tinguin radars o no— quan els centres educatius estiguin tancats, dient, a més, que la decisió "respon al sentit comú". El mateix Ajuntament va anunciar el 2021 que instal·laria 49 nous radars, i quan va arribar l'hora de fer-ho, no van arribar a la meitat, 21: es van instal·lar 12 en entorns escolars, per la pressió de les famílies mobilitzades, 4 radars de tram i 5 radars en punts concrets on es corre massa. La retallada respecte del pla que ja s'havia anunciat va ser en aquests últims punts on es corre massa. Llavors es va dir que es començava amb uns quants per després anar ampliant si es considerava necessari. Ara l'Ajuntament proposa instal·lar la resta de radars, però en format pedagògic, sense que hi hagi una sanció. Mai es va fer. Posem de manifest que aquests radars sancionadors formen part dels fons europeus Next Generation adjudicats, i per tant caldrà justificar davant del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA), i també davant de la Comissió Europea, per quin motiu objectiu no s'han instal·lat la resta d'elements de control pels quals l'Ajuntament de Barcelona ha rebut finançament. En definitiva, no és acceptable que es disposi de les eines per millorar la seguretat viària, és a dir per salvar vides, i no s'utilitzin.



PREVENCIÓN  
DE ACCIDENTES  
DE TRÁFICO

desde  
1968

Les entitats que defensem la mobilitat sostenible a Barcelona no compartim aquesta manca d'ambició en mesures que no només són beneficioses per a les escoles, sinó que busquen millorar la seguretat viària de totes les persones que es mouen a la ciutat.

No entenem què pretén l'Ajuntament de Barcelona enviant aquest missatge de comprensió/complicitat cap als qui volen córrer més. La seva reticència a ampliar els radars sancionadors com a eina efectiva de reducció de la sinistralitat costarà vides i tragèdies a moltes famílies, que hauran de patir pèrdues i lesions greus, amb conseqüències limitants pel seu futur, a causa de fets evitables com els sinistres de trànsit.

Amb el suport de:



CONTACTE PREMSA P(A)T:

VICENTE SÁNCHEZ: 677 40 40 39