

*El Club audita el comportament dels motoristes, les característiques de la infraestructura viària i criteris de sostenibilitat dels vehicles de 2 rodes a motor*

## **El RACC proposa un “Pla PIVE” per afavorir la circulació de motos noves, més segures i menys contaminants**

- ***El 45% de les motos tenen més de 7 anys i una normativa d'emissions anterior a l'Euro3, cosa que implica unes partícules contaminants més elevades***
- ***A Barcelona, de mitjana es produeixen tres víctimes greus cada setmana per accident de moto (156 anuals), tot i que, amb els darrers 7 anys, les víctimes en accident de moto s'han reduït un 43%***
- ***Un 32% dels motoristes no senyalitza amb intermitents els girs en cruïlla, cosa que eleva el risc d'impacte fronto-lateral amb altres vehicles.***

**Barcelona, 1 d'octubre de 2014.-** El RACC presenta un nou informe on analitza el comportament dels motoristes que transiten per Barcelona, les característiques de la infraestructura viària disponible per a aquest col·lectiu i aspectes d'accidentalitat i de sostenibilitat relacionats amb la mobilitat en moto i ciclomotor.

### **Hàbits dels motoristes**

Conscient que el factor humà és un dels aspectes que pot influir més en la seguretat dels motoristes, l'auditoria del RACC posa de relleu que:

- ✓ Pràcticament un 10% dels motoristes avança posicions pel carril de sentit contrari mentre es troba en una cua de semàfor
- ✓ Una de cada cinc motos realitza de forma continuada canvis de carril ràpids i, majoritàriament, sense indicar mitjançant els intermitents.
- ✓ El 32% dels motoristes no senyalitza amb els intermitents els girs en cruïlla, un hàbit que eleva el risc d'impacte fronto-lateral amb altres vehicles que no han estat advertits del moviment.
- ✓ El 100% dels motoristes circulen amb casc, un 62% amb ús del casc integral, 26% amb el casc jet i la resta (12%) amb casc modular.
- ✓ Només un 3% de les motos observades circula amb un únic mirall retrovisor (mínim obligatori és 1 mirall)
- ✓ 1 de cada 4 motos surten abans que el semàfor es posi en verd.
- ✓ Un 38% de les motos que arriben a la cruïlla quan s'acaba la fase en verd del semàfor no s'atura i continua circulant (30% desobeeix el semàfor en ambre i un 8% circula en vermell).

**Per a més informació:**

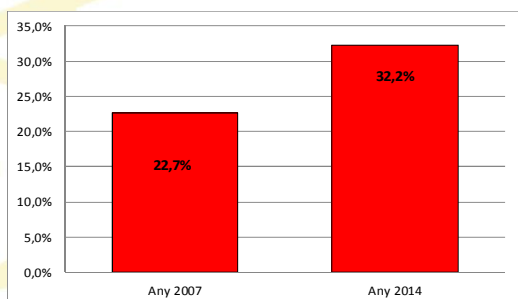
RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)

- ✓ Un 10% de les motos analitzades circula per sobre de la limitació de velocitat establerta en 50Km/h (destaca que a l'Avda. Diagonal un 25% de les motos circula en excés de velocitat, mentre que a les grans artèries com el C/ Aragó o la Gran Via el % se situa en un 7% i un 8% respectivament)
- ✓ Un 15% dels motoristes que efectuen una maniobra de gir, la realitzen a una velocitat superior a l'adequada.

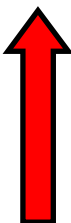
### Evolució del comportament dels usuaris de moto

Fent una comparació amb les dades obtingudes en l'estudi de motos en zona urbana de la Fundació RACC l'any 2007, la pràctica de circular amb excés de velocitat en una corba, una de les pràctiques de major risc per als motoristes, ha disminuït un 30%. L'arrencada prematura amb semàfor en vermell és una pràctica que també mostra una tendència a disminuir (un 51,1%). Igual tendència decreixent mostra la pràctica de passar el semàfor en ambre o vermell. Per contra no indicar el gir amb un intermitent ha augmentat un 41,8% en aquests anys.

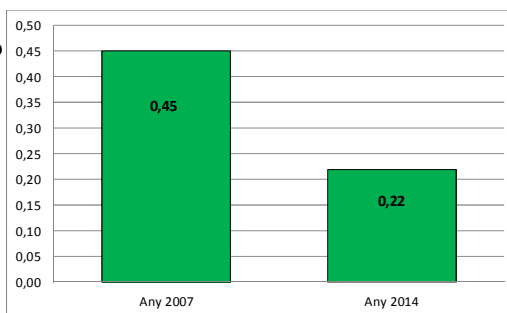
#### No indicació del gir amb intermitent



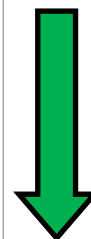
+41,8%



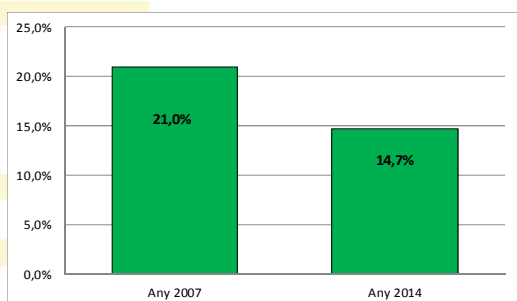
#### Arrencada prematura amb semàfor vermell



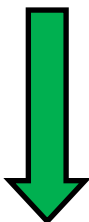
- 51,1%



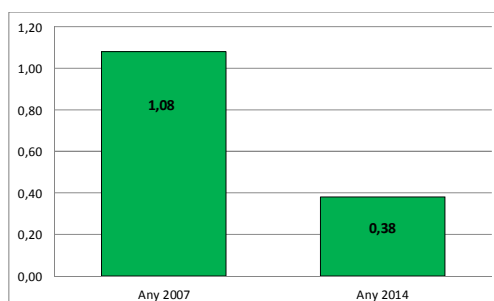
#### Excés de velocitat en corba



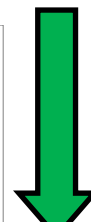
- 30%



#### Pas per cruïlla en finalitzar la fase verda del semàfor



- 64,8%



**Per a més informació:**

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)

**Ús i manteniment de la infraestructura urbana**

La seguretat dels motoristes a les zones urbanes depèn també de l'adaptació i del manteniment de la infraestructura urbana a les característiques especials dels vehicles de dues rodes en referència a la convivència amb altres modes de transport

✓ En aquest sentit, un de cada quatre motoristes utilitza el carril bus per circular a major velocitat i avançar els turismes que, en situacions de congestió, circulen amb una fluïdesa menor.

✓ L'accessibilitat a les zones avançades de motos en cruïlla, a priori, és còmode ja que arriben abans al semàfor i es poden posicionar a la part capdavantera. Un 23% dels motoristes es veuen obligats a fer maniobres de zig-zag entre carrils o envaint carril bus, i un altre 23% es troba obstaculitzat pel trànsit, sobretot en casos de reserva de carril de gir (Gran Via / Aribau)

✓ Les pràcticament 60.000 places d'estacionament per a motos suposen una cobertura d'un 20% del total del parc de motos i ciclomotors de la ciutat.

✓ Només un 2% de les motos està estacionada de forma il·legal sobre passos de vianants

✓ En carrers de l'Eixample amb un alt índex de trànsit (Pau Claris, París) es troben puntualment deficiències en el paviment: manca de textura superficial, fissures, deformacions (roderes) i asfalt quartejat.

**Sostenibilitat**

La sostenibilitat és un factor incident en la mobilitat motoritzada. L'auditoria del RACC ha detectat:

✓ A Barcelona, pel que fa a punts de recàrrega per a motos elèctriques, existeixen 242 punts de recàrrega operatius, i d'aquests 134 punts són especials per a les motos elèctriques, tot i que hi ha menys de 1.000 motos elèctriques que circulen per la capital catalana.

✓ Pel que fa a l'antiguitat del parc, a Barcelona les motos de més de 7 anys, anterior a la implantació de la normativa d'emissions Euro III, suposen un 45% de la circulació total, cosa que té un elevat impacte en la qualitat de l'aire a causa de les emissions de NOx, principalment.

✓ D'altra banda, un 2% de les motos expulsen una quantitat desproporcionada de fum negre a l'aire, en gran part per l'antiguitat del vehicle i manca de manteniment.

✓ Un 15% de les motos efectua un soroll elevat que destaca per sobre els nivells acústics del trànsit habitual de la via urbana.

**Accidentalitat**

L'accidentalitat és una de les possibles conseqüències generades pels aspectes de comportament, infraestructura i sostenibilitat dels vehicles.

✓ De mitjana, a Barcelona es produeixen tres víctimes greus per accident de moto cada setmana (156 anuals). A més, 11 motoristes van perdre la vida en accidents a la ciutat el 2013.

✓ A Barcelona, anualment es produeixen 53 ferits greus i 4 morts per cada 100.000 motos.

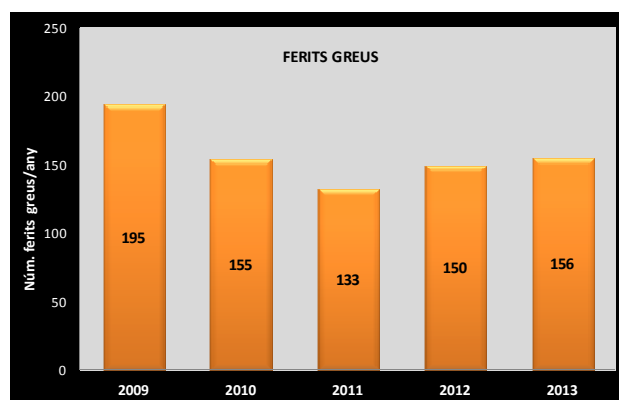
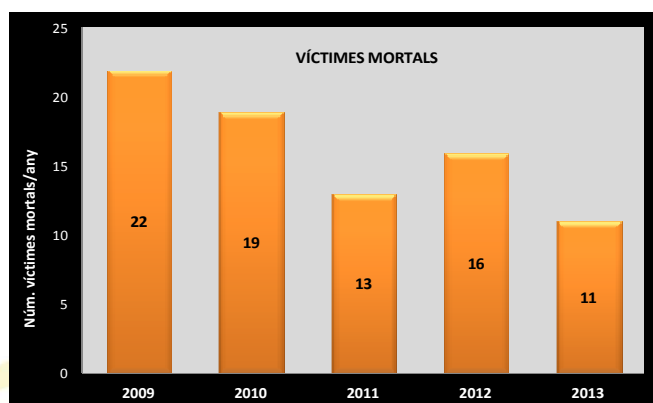
**Per a més informació:**

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)

✓ A la ciutat la taxa de risc d'accident greu o mortal per les motocicletes i ciclomotors és fins a 20 cops més elevada que la dels turismes, fruit principalment de la vulnerabilitat d'un motorista comparat amb un ocupant d'un turisme.

✓ El nombre de motoristes morts a Barcelona ha disminuït un 50% respecte dades del 2009, però, els ferits greus pràcticament no s'han reduït des del 2010 i, per contra, s'observa un repunt en els darrers 3 anys.

### Evolució de les víctimes d'accident en moto



✓ En 7 anys, les víctimes en accident de moto a la zona urbana de Barcelona, s'ha reduït un 43%. Es tracta d'una millora significativa, però amb un clar estancament en els darrers 3 anys.

### Recomanacions RACC

#### Comportament

- Es proposa intensificar les campanyes de formació, tant per a motoristes com a altres conductors; donant la possibilitat als infractors de bescanviar la multa per l'assistència a aquests cursos.
- Cal incidir en campanyes de control de velocitat en zona urbana, allà on es detecti un alt grau d'incompliment dels límits (10% o més d'usuaris) i continuar la política de control de pas en cruïlla.
- Intensificar les campanyes de convivència cotxe – moto.

#### Infraestructura

- Es proposa un major aprofitament de les zones avançades de moto, millorant-ne l'accessibilitat per les motos.
- Es consideraria positiu la implantació d'una auditoria permanent de l'estat del paviment a la xarxa urbana.
- Es proposa que les motos i ciclomotors puguin fer ús dels carrils bus que es troben als accessos de la ciutat (C-31).

**Per a més informació:**

RACC Premsa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 [www.saladeprensa.racc.cat](http://www.saladeprensa.racc.cat)

- Calen millores puntuals en l'estacionament massiu de motos en alguns punts de la ciutat (Via Augusta-Diagonal, etc).
- Respecte l'estacionament en vorera, cal fomentar que sigui oblic o paral·lel a la via per restar menys espai als vianants.

**Sostenibilitat**

- Donada la important antiguitat del parc de motos, es demana un pla d'ajudes a la compra de motocicletes ("Pla PIVE") que proporcioni rebaixes significatives en motocicletes noves, però incloent certs sistemes de seguretat, com el ABS.
- Es planteja també un canvi en l'ordenança fiscal de Barcelona per a què hi hagi un incentiu més a la renovació del parc de motos, posant l'import del IVTM en funció de l'antiguitat del vehicle.
- També cal incentivar les motos elèctriques mitjançant avantatges com la circulació autoritzada pel carril taxi-bus, i aparcament lliure en zones regulades.
- Cal una modificació de l'homologació de vehicles de dues rodes a motor que obligui a portar 2 retrovisors en comptes de només un, i ampliar les característiques de visibilitat posterior.