

Olot s'acosta a l'objectiu de reduir un 25% els accidents

La Policia local indica que les mesures electròniques, l'ordenació urbana i les campanyes fan que no hi hagi tants sinistres



Un accident de cotxe al centre d'Olot durant la passada primavera.

OLOT | XAVIER VALERI

Olot s'acosta a l'objectiu de reduir en un 25% el nombre de sinistres amb ferits a la via pública. Ignasi López (cap de la Policia Municipal) ha anunciat que segons les dades del 31 de juliol, en la primera meitat de l'any, els accidents amb ferits han constatat una reducció del 10%. Aquest percentatge s'afegeix al 15% fet públic per Josep Ferrés (regidor de Convivència per CiU-Rcat) al novembre. Així, s'hauria passat d'uns 115 ferits i 2 morts al 2011, a uns 100 ferits al

2012 i, si les dades continuen igual, el nombre de lesionats al 2013 serà força inferior als del 2011.

Baixar en un 25% el nombre d'accidents és un objectiu principiat per l'Ajuntament al 2011. Llavors, 2 accidents mortals amb víctimes joves van activar una remodelació del sistema de mobilitat. L'Ajuntament va allunyar els passos de vianants de les cruïlles, va instal·lar detectors elèctrics als semàfors i va mesurar les mitjanes de velocitat a les vies més conflictives. Tanmateix, el que més va despertar l'actitud dels conductors van ser les multes originades pel radar de detecció de velocitats. Va haver-hi mesos, en què les queixes per les multes van aparèixer a les xarxes socials i fins i tot als programes de ràdio d'informació municipal, amb dret a la intervenció ciutadana. "La reducció dels sinistres passa per un canvi d'hàbits de conducció", va contestar Josep Maria Corominas (alcalde d'Olot per CiU). I, en conseqüència les persones que tenen l'hàbit de circular a més velocitat de la permesa tenen moltes possibilitats de ser sancionats.

Això no obstant, Ignasi López (cap de la Policia) no va indicar quina havia estat la mesura més efectiva en la reducció del percentatge d'accidents. "Tot suma - va valorar -. El que es fa difícil és dir quina mesura ha estat més eficaç". Això no obstant, López va ressaltar que el més important és el comportament individual de les persones. Va considerar que "quan les dades són bones és un merit compartit entre l'Ajuntament i els olotins, els quals també prenen consciència de la seva seguretat".

Els més insegurs són els vianants perquè a l'inici de la campanya Josep Ferrés va indicar que 1 de cada 3 ferits greus en accident de trànsit al 2011 anava a peu. El que volia destacar era la importància de l'actitud dels vianants a l'hora de prendre precaucions i seguir les normes de circulació. En aquest apartat, l'Ajuntament ha instal·lat marcadors de temps electrònics a les cruïlles amb semàfors més lents. Un indicador mostra els segons que falten perquè el llum es posi verd, cosa que baixa el neguit de la persona que espera i, en conseqüència, reduïx les possibilitats que passi en vermell. També van posar senyals a les bandes indicadores dels passos de vianants en una acció conjunta amb el RACC.

Uns altres elements claus en la reducció d'accidents han estat la nova llei que fixa en 16 anys l'edat per tenir un ciclomotor i la crisi econòmica que ha dificultat la possibilitat de comprar-los. Al 2011, el 23% dels accidents de ciclomotors van tenir resultats lesius.

La visible reducció de l'ús dels ciclomotors per lleis i preus ha estat una de les causes per les quals s'ha constatat un augment de la presència de ciclistes a les vies públiques. El problema consisteix en el fet que hi ha ciclistes que usen més la vorera que la calçada, perquè s'hi senten més segurs. En canvi a la vorera, provoquen la sorpresa i la indignació dels vianants. Per tal d'aconseguir un canvi d'actitud i tornar les bicicletes a la calçada, l'Ajuntament ha aprofitat el mes d'agost una campanya d'informació primer i de sancions després. Ignasi López

va dir que la campanya ja està acabada i que faran públics els resultats en breu.

En tot cas, Olot té tots els bicicarrils a les zones perifèriques. Aquest fet provoca que al centre o es compateix la calçada amb els cotxes o la vorera amb els vianants.

Els punts menys respectats

Les mesures de les mitjanes de velocitats van descobrir que hi havia carrers, en els quals es feia complicat trobar algun conductor que anés a la velocitat reglamentària, En concret, fa uns mesos al carrer Estadi un 60% dels conductors sobrepassaven els 50 quilòmetres hora. Es tracta d'un carrer de connexió a l'A-26, pel qual es transita en una sola direcció i hi ha 2 carrils. Aquest fet fa que el conductor que es posiciona al segon carril entengui que ha d'anar a més velocitat que el que condueix pel primer. Així, la major part dels conductors es posen al segon carril i premen l'accelerador per tal de no alentir la marxa dels vehicles que els segueixen. Així, és molt difícil que no passin dels 50 quilòmetres per hora.

Per tal de corregir aquest tipus de situacions, l'Ajuntament va comprar un cartell indicador de velocitats. Es tracta d'un plafó que mostra en vermell la velocitat, a la qual circula el conductor. La intenció és que el conductor s'adoni del fet que circula per sobre de la possibilitat permesa. L'Ajuntament ha constatat que davant de la visió del cartell, els conductors alcen el peu de l'accelerador i premen els frens. La idea és que el cartell serveixi per canviar hàbits.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2013/08/31/olot-sacosta-lobjectiu-reduir-25/632977.html?utm_source=rss