



# Pla de seguretat viària 2014-2016



servei català de

**Trànsit**



Generalitat de Catalunya  
**Departament d'Interior**

Aprovat per Acord de Govern de 29 d'abril de 2014  
Tramès al Parlament de Catalunya el 30 d'abril de 2014



# Pla de seguretat viària 2014-2016



servei català de

**Trànsit**



**Generalitat  
de Catalunya**

## Preàmbul



El *Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020*, recentment aprovat pel Govern de la Generalitat, fixa els objectius a mitjà i llarg termini per a la mobilitat segura, d'acord amb el nou mandat europeu de reduir a la meitat les víctimes mortals del trànsit l'any 2020 respecte del 2010. El Pla de seguretat viària 2014-2016 que ara presentem s'adequa proporcionalment i cronològicament a aquest ambiciós objectiu, tot concretant un centenar llarg d'accions ja específiques per tal de retallar la mortalitat el 30% respecte del 2010.

Estem en el bon camí per assolir aquest objectiu, com quedarà palès a l'Anuari 2013, en què es donaran les dades definitives sobre mortalitat en zona urbana i interurbana. Però encara ens queda molt camí per recórrer en sensibilització i conscienciació a la carretera i a les ciutats. Mai en seguretat viària podrem llançar les campanes al vol, perquè l'exercici segur del dret a la mobilitat depèn de la confluència de molts factors i agents, i les administracions públiques hem de seguir treballant amb constància i en un entorn de responsabilitat compartida amb tots i cadascun dels seus protagonistes.

En aquest mandat, totes les nostres accions han estat encaminades a afavorir aquest clima de col·laboració interdepartamental i d'obertura a tots els sectors de la societat civil que puguin i vulguin fer les seves aportacions en seguretat viària. És en aquest sentit que hem impulsat els grups de treball sectorial i n'hem creat de nous, però és aquest Pla de seguretat viària 2014-2016, amb un total de 43 agents participants, l'exemple més evident d'aquesta aposta per la coresponsabilitat.

Us convido, doncs, a fer un recorregut pels projectes i accions d'aquest nou pla triennal, ja amb un horitzó per a tota la dècada, que ens farà avançar en la protecció dels usuaris de la mobilitat, en l'impuls d'un espai continu de seguretat viària, en la coordinació d'entitats públiques i privades, en l'assoliment de nous mecanismes de gestió, en facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg de tot el cicle vital i, finalment, en un nou impuls en R+D+i.

Aquests són, en definitiva, els sis objectius del pla, que ho són també del Pla estratègic, i que informen tota la política del Govern per a una mobilitat segura, eficient i sostenible.

**Ramon Espadaler i Parcerisas**  
Conseller d'Interior

## Propòsit



Els plans triennals de seguretat viària, que des del 1999 impulsa el Servei Català de Trànsit, han servit per respondre de manera concreta i eficaç als reptes que a cada moment ens planteja la millora de la mobilitat segura a les nostres carreteres i vies urbanes. Aquest sisè Pla de seguretat viària, corresponent als anys 2014-2016, en aquest sentit, pren com a base els objectius del Pla estratègic 2014-2020 per intervenir sobretot al voltant de línies estratègiques com la protecció dels col·lectius vulnerables i el control de les conductes de risc; la integració de les zones urbanes i les interurbanes com un tot en la planificació de la mobilitat, amb la col·laboració dels ajuntaments; la implantació de la seguretat viària a les universitats i la col·laboració en projectes europeus, i l'educació i la formació de la mobilitat segura al llarg de la vida dels usuaris.

Les 117 accions que despleguem en aquest pla triennal posen un èmfasi especial en aquelles línies d'actuació –i en la manera de treballar-les– que ja hem començat a plantejar des del principi d'aquesta legislatura: la protecció dels motoristes, vianants i ciclistes; la conscienciació sobre el manteniment preventiu dels vehicles; l'alerta sobre el consum de psicofàrmacs que posen en perill la mobilitat; l'impacte dels desplaçaments per motius laborals en l'accidentalitat; els beneficis generacionals de l'ampliació de l'educació viària a les escoles...

No ens aturarem aquí. Creiem necessari seguir ampliant els plans locals de seguretat viària per consolidar la reducció de la sinistralitat en via urbana, que havia registrat un repunt preocupant; volem millorar les infraestructures viàries amb nous sistemes de separació de carrils, amb segregació d'usos, amb afavoriment del

transport públic i d'alta ocupació; confiem en avenços tecnològics a favor de la seguretat viària com el sistema e-call o l'Alcolock, i les universitats ens ajudaran en la recerca amb noves càtedres; assumim el nostre paper capdavanter en mobilitat segura i sostenible en l'àmbit europeu i crearem un observatori emissor i receptor de les millors pràctiques...

Sempre al costat d'agents públics i privats que tenen competències en matèria de seguretat viària, el Servei Català de Trànsit vol liderar una nova etapa en la qual hem d'actuar amb mètodes gairebé propis de la cirurgia per seguir reduint la sinistralitat i la mortalitat a la xarxa viària. Hem d'actuar amb accions particulars sobre grups concrets, i en el marc de grups de treball on s'escoltin totes les veus. Perquè l'objectiu general del Pla de seguretat viària 2014-2016 fixa una reducció del nombre de morts del 30% al final del pla respecte de l'any 2010. Però els objectius específics assenyalen una reducció del 24% de ferits greus, del 36% d'infants víctimes mortals, del 12% de morts i ferits greus en motoristes, del 18% de morts per atropellament, del 12% del nombre de morts i ferits greus *in itinere* i en missió, del 6% de gent gran víctimes mortals, i de més ús de la bicicleta com a símbol de mobilitat sostenible.

Amb aquesta multiplicitat d'objectius, tots ells possibles, hem de ser metòdics, treballar braç a braç i donar resposta a un dels nostres drets més preuats: el dret a la mobilitat.

**Joan Josep Isern**  
Director del Servei Català de Trànsit





# Índex



INTRODUCCIÓ	7
DADES BÀSIQUES DE LA SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA	9
OBJECTIU DEL PLA	29
ACCIONS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2014-2016	31



## Introducció

En l'àmbit de la seguretat viària, l'objectiu estratègic és l'anomenada **visió zero** de víctimes mortals i víctimes greus amb seqüeles per a tota la vida, que la Unió Europea apunta com a fita per a l'any 2050. Es tracta d'un objectiu molt ambiciós, que implica que **mai cap Govern podrà estar completament satisfet** en matèria de seguretat viària mentre continuïn existint accidents en què es perden vides o es provoquin víctimes amb seqüeles greus.

Cal destacar que **Catalunya ha anat aconseguint globalment** els objectius que fins ara han plantejat els plans de seguretat viària europeus des de l'any 2000. Cal tenir en compte, però, que donar compliment als objectius de visió zero esdevé un repte cada vegada més gran ja que, per assolir uns valors cada vegada més baixos, caldrà treballar amb major eficàcia sobre els **factores de risc** a la vegada que caldrà protegir més intensament els **usuaris més vulnerables**, també amb fórmules d'autoprotecció (incidint directament en l'educació i la formació viàries, al llarg de tota la vida).

Precisament el Pla de seguretat viària europeu vigent, 2010-2020, té com un dels objectius principals la **millora de la seguretat viària dels usuaris més vulnerables**, com són els vianants, els ciclistes i també els motoristes. Aquests objectius de la UE són coherents amb els establerts per l'Assemblea General de les Nacions Unides per al període 2011-2020, «Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària». El Pla mundial per al Decenni d'Acció té l'objectiu general d'estabilitzar i, posteriorment, reduir, les xifres previstes de víctimes mortals en accident de trànsit a tot el món, augmentant les activitats en els marcs nacionals, regionals i mundial. Globalment, la meitat de les víctimes mortals dels accidents de trànsit són vianants, ciclistes i motoristes. Així, el Pla mundial per al Decenni postula que **els Governos han d'aconseguir que els desplaçaments a peu i amb bicicleta esdevinguin més segurs**.

Catalunya globalment va superar els objectius de la UE en el període 2000-2010, assolint una disminució del 57,2% de les víctimes mortals (a 30 dies) en el conjunt de la xarxa viària catalana (60,9% de reducció en carretera i 45,5% en xarxa urbana).

Cal indicar la menor disminució de les víctimes mortals i dels ferits greus en àmbits urbans –per comparació als àmbits interurbans– en el període 2000-2010. Un dels factors que hi pot contribuir, entre d'altres, és que **la velocitat de les nostres ciutats i pobles continua sent elevada**, per comparació a la d'altres països de la UE.

Tanmateix, les xifres publicades per la UE dels anys 2011 i 2012 situen **Catalunya en la mitjana europea en relació amb la reducció del nombre de morts** (descens de l'11,8% en relació amb les dades de 2010, en relació amb l'11% en el conjunt de la UE), com també en relació amb el nombre de morts per milió d'habitants (amb un indicador de 44, quan la mitjana europea és de 55). El percentatge de vianants morts en àmbits urbans a Catalunya es troba proper a la mitjana de la UE (35% davant del 37%, respectivament).

En el context català de fites aconseguïdes, però d'altres encara per aconseguir (sobretot en àmbits urbans), el Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprovat el **Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya (PESV)**, que defineix, per al període 2014-2020, les línies estratègiques de treball en matèria de seguretat viària a Catalunya. El període d'aplicació del PESV inclou dos PSV (2014-2016 i 2017-2019). Així doncs, és en el marc del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 on se situa el document que es presenta, tot seguint l'estructura de treball, quant a accions a dur a terme, que marca el PESV.

El segon Pla de seguretat viària 2010-2020 impulsat per la Comissió Europea xifra l'objectiu novament en



la reducció del 50% del nombre de víctimes mortals registrades l'any 2020 respecte de la xifra de l'any 2010.

Per tal de poder assolir els propòsits europeus 2010-2020, el Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020 es marca com a objectiu general reduir el nombre de morts, com a mínim, fins al 50% dels morts que s'han registrat l'any 2010. A banda d'aquest objectiu general, el PESV es marca altres objectius específics:

- Reducció del 40% de ferits greus amb seqüeles per a tota la vida
- Reducció del 60% del nombre d'infants morts
- Reducció del 20% del nombre de morts i ferits greus en motoristes
- Reducció del 30% de morts per atropellament
- Reducció del 20% del nombre de morts i ferits greus en missió i *in itinere*
- Reducció del 10% del nombre de morts en gent gran
- Promoure l'ús de la bicicleta sense que augmenti l'accidentalitat

Partint d'aquests postulats en un context internacional i europeu, i prenent el PESV com a marc estratègic, el Servei Català de Trànsit redacta el **sisè Pla de seguretat viària (PSV) 2014-2016**, amb l'objectiu de dotar el Govern d'un instrument tècnic que ordeni un conjunt de mesures, accions i recursos necessaris per tal de **reduir la sinistralitat, especialment el nombre de morts i ferits greus amb seqüeles per a tota la vida**. Aquestes mesures, accions i recursos se centren específicament en els col·lectius més vulnerables, això és, vianants, ciclistes, motoristes i, especialment, en els grups d'edat d'infants (menors de 18 anys) i de gent gran (majors de 65 anys).

Els objectius concretats del PESV traslladats al **Pla de seguretat viària 2014-2016** impliquen l'**objectiu general** següent:

- **Reducció del nombre de morts**, com a mínim, fins al **30%** dels morts que s'han registrat l'any 2010

I els objectius específics següents, respecte de l'any 2010:

- Reducció del **24% de ferits greus amb seqüeles per a tota la vida**
- Reducció del **36% del nombre d'infants morts**
- Reducció del **12% del nombre de morts i ferits greus en motoristes**
- Reducció del **18% de morts per atropellament**
- Reducció del **12% del nombre de morts i ferits greus en missió i *in itinere***
- Reducció del **6% del nombre de morts en gent gran**
- Promoure l'ús de la bicicleta sense que augmenti l'accidentalitat

Dins del marc del present Pla de seguretat viària de Catalunya, tal com mostren les accions presentades al final del document, es dona continuïtat a les mesures que han obtingut bons resultats en els anys anteriors. No obstant això, en aquest període **es vol incidir en accions englobades en els 6 objectius que marca el Pla estratègic (PESV)**:

1. **Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc**
2. **Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)**
3. **Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura**
4. **Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats**
5. **Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital**
6. **R+D+i a la seguretat viària**

## Dades bàsiques de la seguretat viària a Catalunya

El Servei Català de Trànsit elabora anualment l'*Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya*, en què es quantifica l'evolució de les variables d'accidentalitat i que esdevé la base de treball per a l'elaboració tant del PESV 2014-2020 com del PSV 2014-2016.

El present capítol aporta un seguit de dades estadístiques, agrupades segons els temes que s'especifiquen a continuació, amb l'objectiu de destacar les fites aconseguides i els reptes encara pendents, sobre els quals caldrà focalitzar les actuacions a executar en el període de vigència del pla.



## Víctimes

### I. Víctimes mortals

#### Via interurbana i urbana

La xarxa viària de Catalunya va registrar l'any 2013 una xifra total de 232 víctimes mortals a 24 hores, repartides entre les 170 que es van produir en via interurbana i les 62 que van succeir en via urbana. Aquestes dades, pel març del 2014, a l'espera del tancament de l'estadística a 30 dies, representen **una reducció del 15,3%** respecte del 2012 (274 morts) i **del 31,2% respecte de l'any 2010** (337 morts).

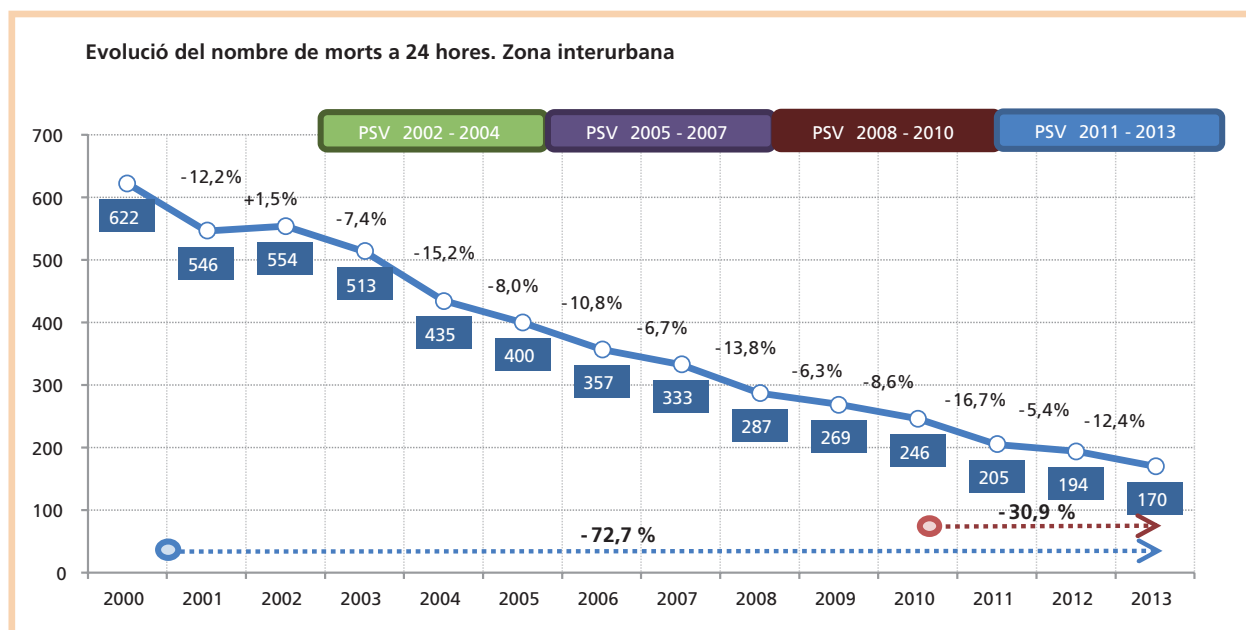
Tenint en compte que les dades de víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana s'han tancat finalment a 170 víctimes mortals i una reducció del 12,4% respecte del 2012 (i del 30,9% respecte de l'any 2010), cal subratllar que l'últim any els resultats a la xarxa urbana han registrat una reducció més important, del 22,5% respecte del 2012 (i del 33,3% respecte del 2010), i això ha ajudat a fer un pas en la tendència reductora de la sinistralitat fins al 15,3% global.

Si es mira encara més enllà, fins a la dècada llarga que s'engega l'any 2000, quan la Unió Europea va posar la fita per a la reducció del 50% de víctimes mortals entre aquell any i el 2010, Catalunya registra una davallada de la mortalitat a 24 hores en els accidents interurbans i urbans en el **període 2000-2013 del 70,2%**, passant de les 778 víctimes mortals l'any 2000 a les 232 víctimes l'any 2013. En els accidents interurbans la mortalitat ha baixat un 72,7% i en els accidents urbans la mortalitat ha caigut un 60,3%.

#### Víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana

Les víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana catalana de l'any 2013 (170 morts) apunten una reducció del 12,4% respecte de l'any anterior (194 morts) i del 30,9% respecte de l'any 2010 (246 morts).

En el gràfic següent es constata que la davallada de mortalitat a 24 hores en els accidents interurbans a Catalunya en el **període 2000-2013 ha estat del 72,7%**, passant de 622 víctimes mortals a 24 hores l'any 2000 a 170 víctimes mortals l'any 2013.



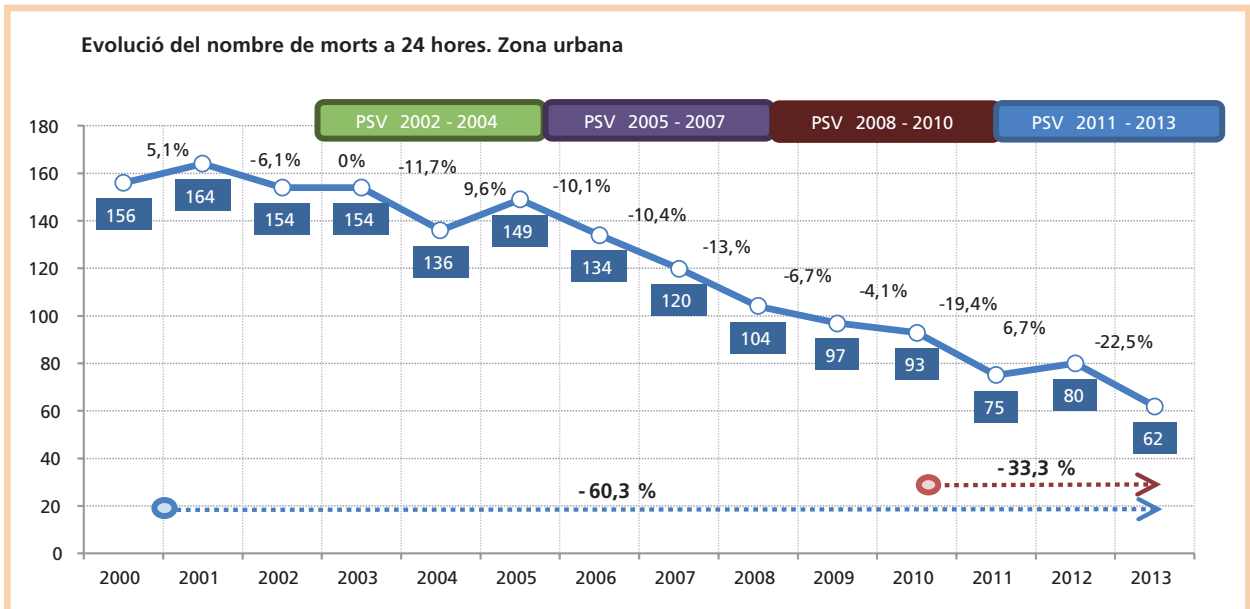
Font: Servei Català de Trànsit



### Víctimes mortals a 24 hores a la xarxa urbana

Les víctimes mortals a 24 hores a la xarxa urbana catalana de l'any 2013 (62 morts) apunten una reducció del 22,5% respecte de l'any anterior (80 morts) i del 33,3% respecte de l'any 2010 (93 morts).

En el gràfic següent es constata que la davallada de mortalitat a 24 hores en els accidents urbans a Catalunya en el període 2000-2013 ha estat del 60,3%, passant de 156 víctimes mortals a 24 hores l'any 2000 a 62 víctimes mortals l'any 2013.

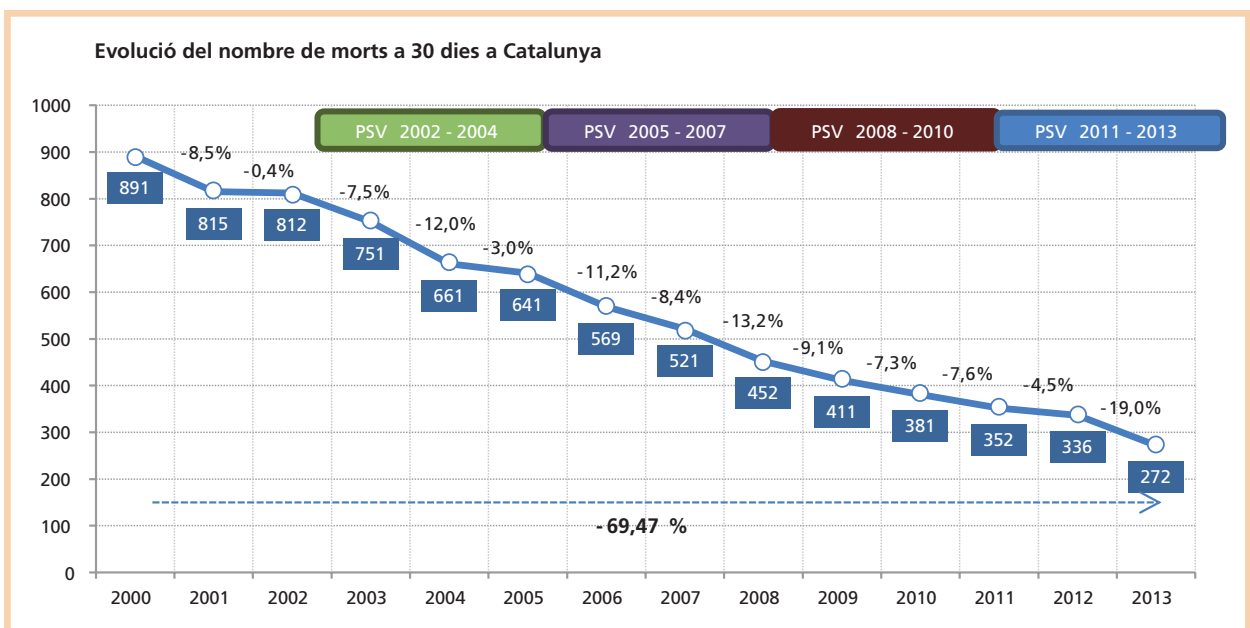


Font: Servei Català de Trànsit

### Víctimes mortals a 30 dies a Catalunya

En relació amb les víctimes mortals a 30 dies, l'any 2010 a Catalunya la dada va ser de 381 persones mortes, mentre que l'any 2013 es van registrar 272 víctimes

mortals. Això representa una reducció del 28,6%. La figura a continuació mostra l'evolució de les dades de morts a 30 dies en el període 2000-2013, durant el qual es constata una reducció del 69,47%.

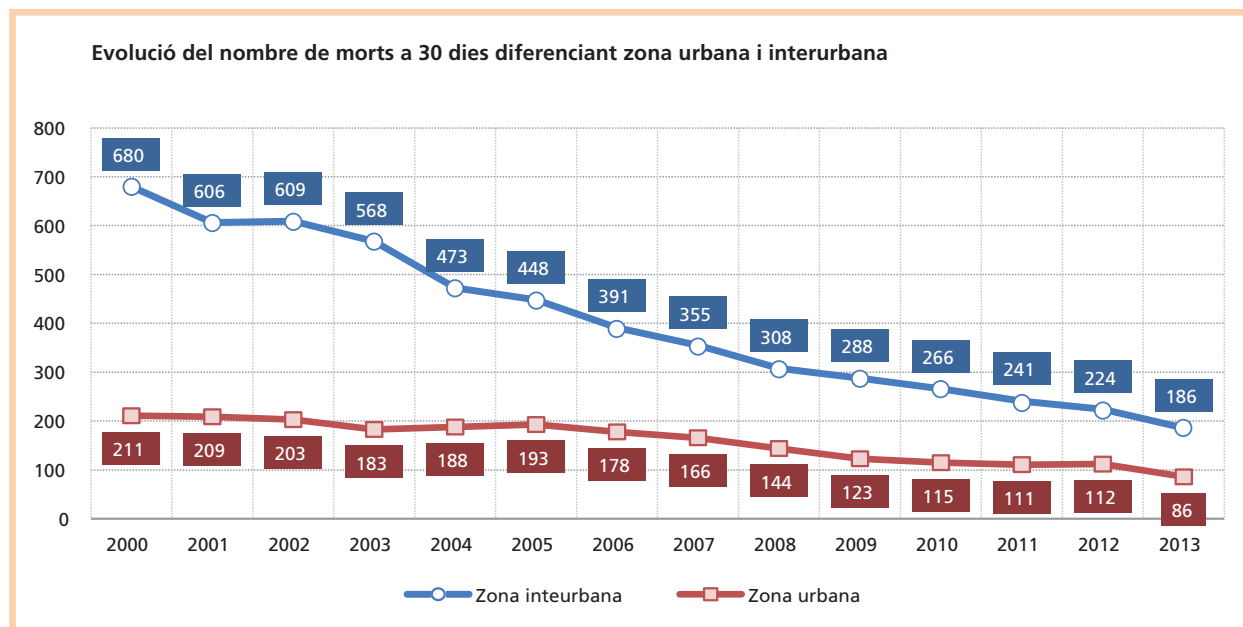


Font: Servei Català de Trànsit

# QUI

Analitzant les dades de mortalitat a 30 dies de forma separada per a les carreteres interurbanes i les zones urbanes, s'observa un **descens en relació amb les víctimes**

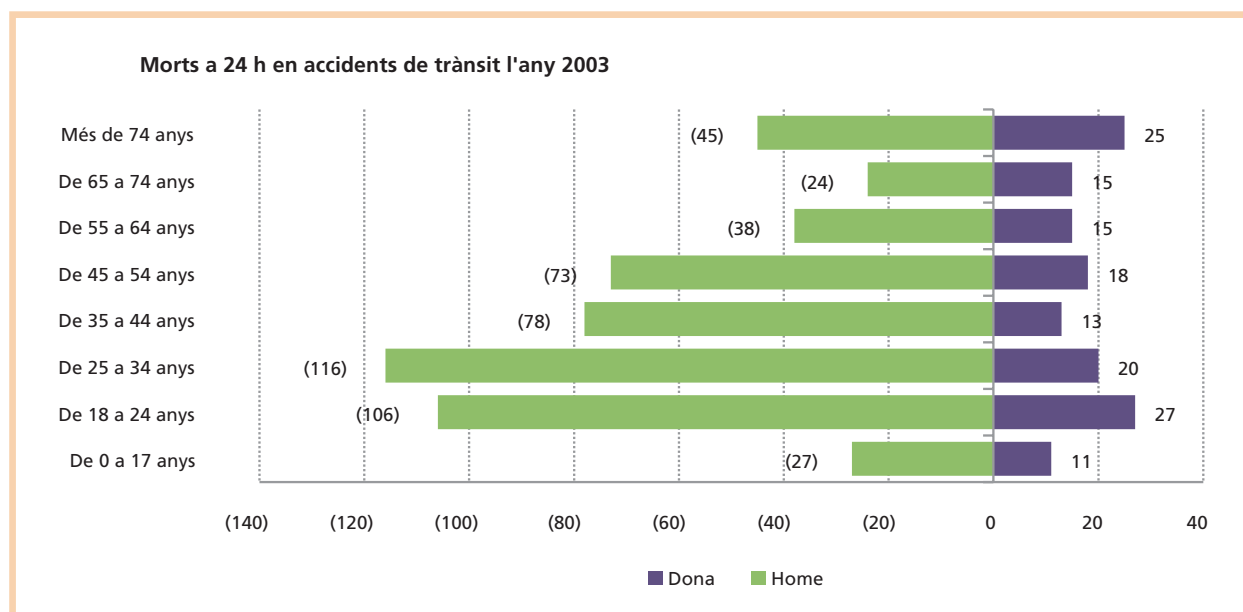
**morts a la xarxa viària interurbana** i un manteniment de les morts a la xarxa viària de les ciutats i pobles de Catalunya fins al 2013.



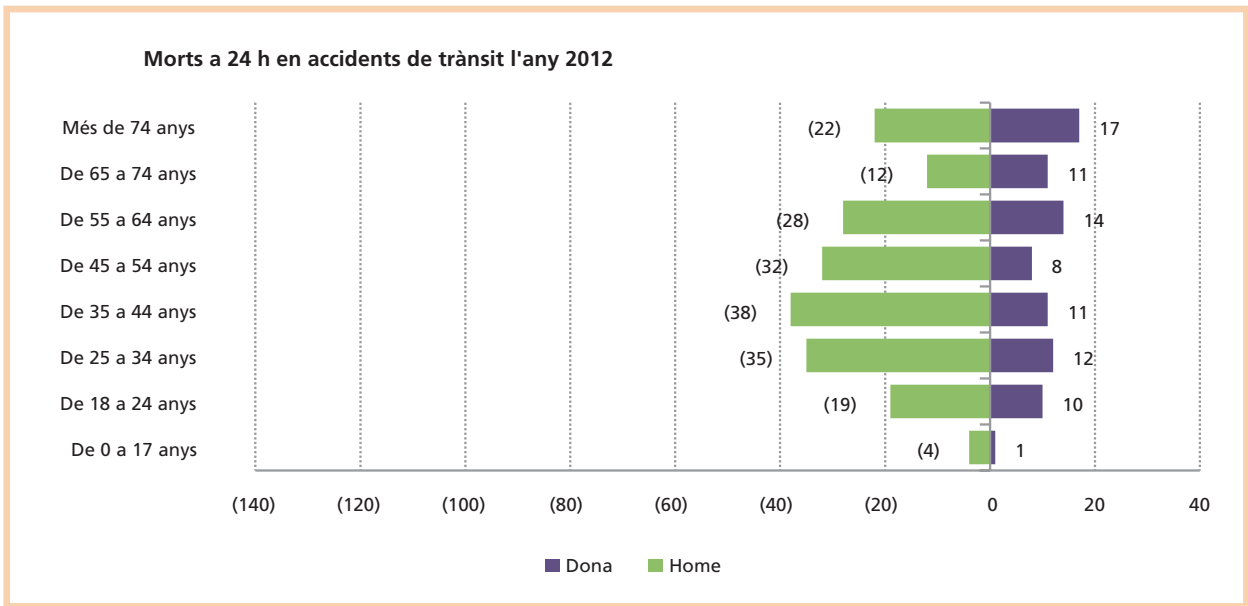
Font: Servei Català de Trànsit

## Sexe i edat

Les figures a continuació contenen les víctimes mortals a 24 hores per edat i sexe.



Font: Servei Català de Trànsit



Font: Servei Català de Trànsit

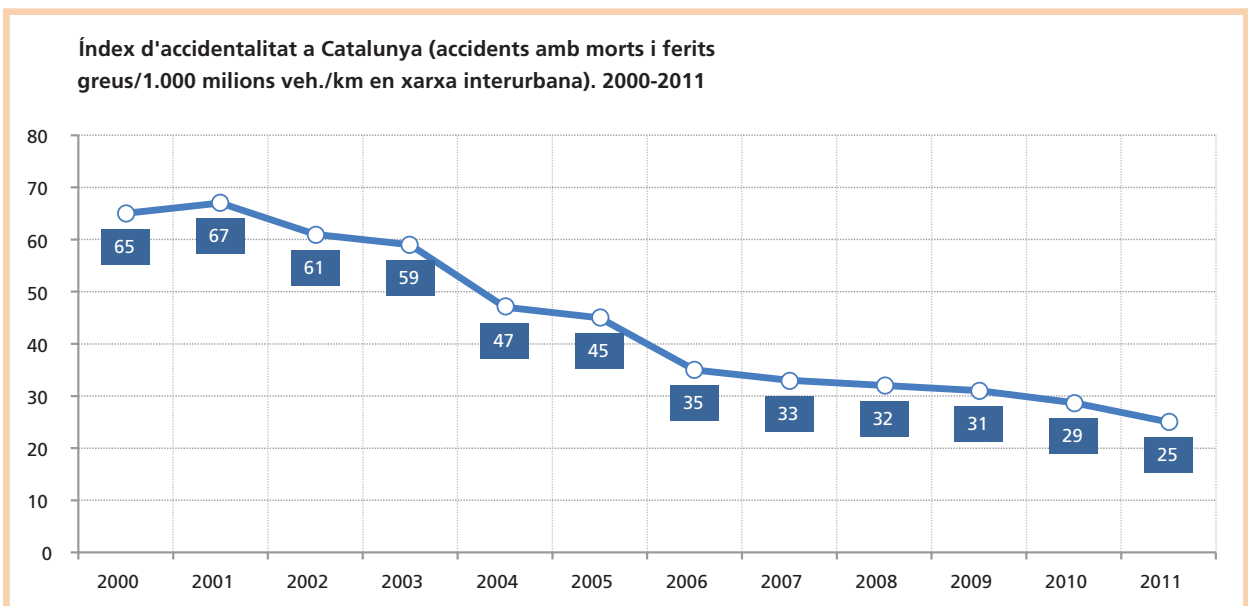
L'anàlisi de l'accidentalitat amb lesivitat mortal a 24 hores per sexe i edat posa de manifest que l'any 2003 el grup més vulnerable era el masculí entre 25 i 34 anys, seguit del grup masculí de 18 a 24 anys. En canvi, l'evolució de les dades mostra que l'any 2012 el grup més vulnerable és el masculí entre 35 i 44 anys, seguit del grup masculí de 25 a 34 anys.

Els esforços en el camp de la seguretat viària dels darrers 10 anys, i especialment la incidència de l'educació viària a les escoles, **han aconseguit reduir les víctimes mortals de la franja d'edat 0-24 anys.**

### Accidents amb morts i ferits greus/1.000 milions veh./km a la xarxa interurbana (2000-2011)

Finalment, un indicador rellevant per valorar amb rigor l'evolució de la sinistralitat és la relació entre l'accidentalitat i el nombre de quilòmetres recorreguts. De fet, el nombre de quilòmetres recorreguts representa el factor d'exposició al risc més objectiu, tot i que es tracta d'una xifra que sovint presenta certes dificultats de càlcul.

Les dades disponibles (2000-2011) mostren una evolució favorable en el període 2001-2006 i un lleuger descens posterior entre els anys 2007 i 2009, que torna a millorar en el darrer període 2010-2011.



Font: Servei Català de Trànsit

## II. Usuaris vulnerables

Els usuaris més vulnerables són els conductors i acompanyants dels vehicles de dues rodes (bicicleta, ciclomotor, motocicleta) i els vianants implicats en atropellaments. En relació amb l'edat, les franges d'edat amb més vulnerabilitat, és a dir, que requereixen d'una major protecció, són els infants (fins a 18 anys) i la gent gran (major de 65 anys). Tot seguit s'analitza l'evolució de la implicació d'aquests col·lectius en l'accidentalitat de Catalunya.

### Per tipus de vehicle

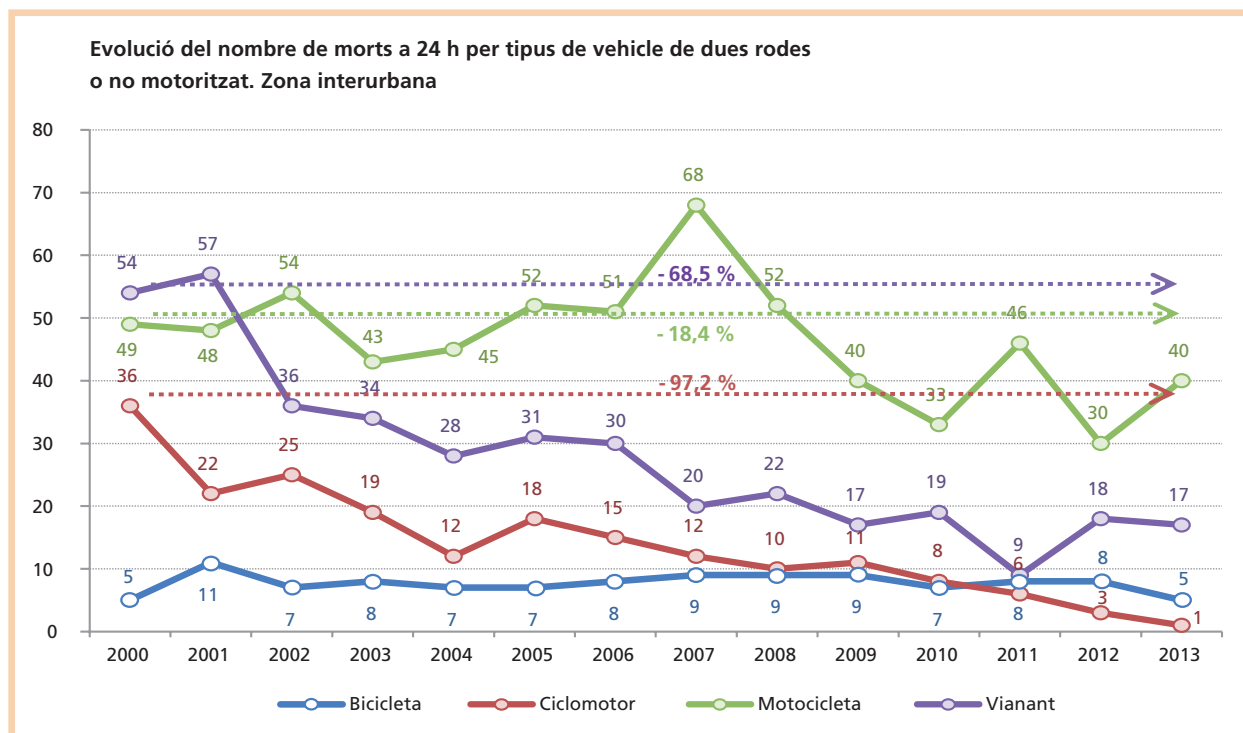
Aquí s'analitza l'accidentalitat en què intervenen motocicletes, ciclomotors, bicicletes, vianants i vehicles de 4 rodes o més.

### Vehicle de dues rodes

En zona urbana, el vehicle de dues rodes és el mitjà de locomoció que provoca més morts i ferits greus, encara que l'any 2011 es va aconseguir rebaixar aquesta xifra global a la meitat respecte de l'obtinguda l'any 2004. L'any 2012, però, s'observa un nou augment.

Els accidents amb ferits greus i morts on es troben implicats vehicles de dues rodes són principalment envestides frontolaterals en el cas de zona urbana, seguit de fregaments o col·lisions laterals, encaçaments i atropellaments. En el cas de zona interurbana, també destaquen aquests tres primers tipus d'accident, seguits de caiguda a la via.

La figura a continuació conté els morts a 24 hores per tipus de vehicle de dues rodes o no motoritzat, en zona interurbana.



Font: Servei Català de Trànsit

### Motocicleta

**La participació de la motocicleta en l'accidentalitat no ha disminuït en la mateixa proporció que els accidents en què estan implicats altres vehicles, amb un creixement destacat entre els anys 2011 i 2012.**

Mentre que els vehicles lleugers i pesants implicats en accidents amb víctimes mortals i ferits greus han disminuït un 54,1% i un 55,8%, respectivament, entre els anys 2003 i 2012, la implicació de la motocicleta en aquest tipus d'accidents només ha disminuït un 28,6%.

Aquestes xifres fan referència al conjunt d'accidents en zona urbana i interurbana. Les diferències més significatives, però, es troben en l'àmbit interurbà, ja que els vehicles lleugers i pesants implicats en accidents amb víctimes mortals i ferits greus van disminuir un 60,4% i un 59,4%, respectivament, mentre que la implicació de la motocicleta va minvar només un 22,3%.

Les víctimes mortals amb motocicleta presenten en zona interurbana una evolució creixent en el període

# QUI

2003-2007, després disminueix de forma considerable entre els anys 2007 i 2010, tot i que mostra dos repunts en els anys 2011 i 2013.

## Ciclomotors

L'evolució de les víctimes mortals és pràcticament sempre decreixent en el període analitzat ja que els accidents amb ciclomotors tenen cada vegada una menor participació en la sinistralitat perquè l'ús del ciclomotor ha minvat, sobretot a causa de la possibilitat de conduir motocicletes de fins a 125 cc amb el permís de classe B (des de finals de l'any 2004).

## Bicicletes

Les víctimes mortals amb bicicleta a la xarxa interurbana mostren una evolució pràcticament estancada entre els anys 2002 i 2012 (7-9 morts), tot i que l'any 2013 disminueixen fins a 5 (igualant el valor de l'any 2000).

## Vianants

En relació amb els atropellaments, el gràfic anterior mostra una disminució important en víctimes mortals a la xarxa interurbana en el període 2000-2013, assolint entre els anys 2009-2013 una tercera part de les víctimes mortals respecte dels anys 2000 i 2001.

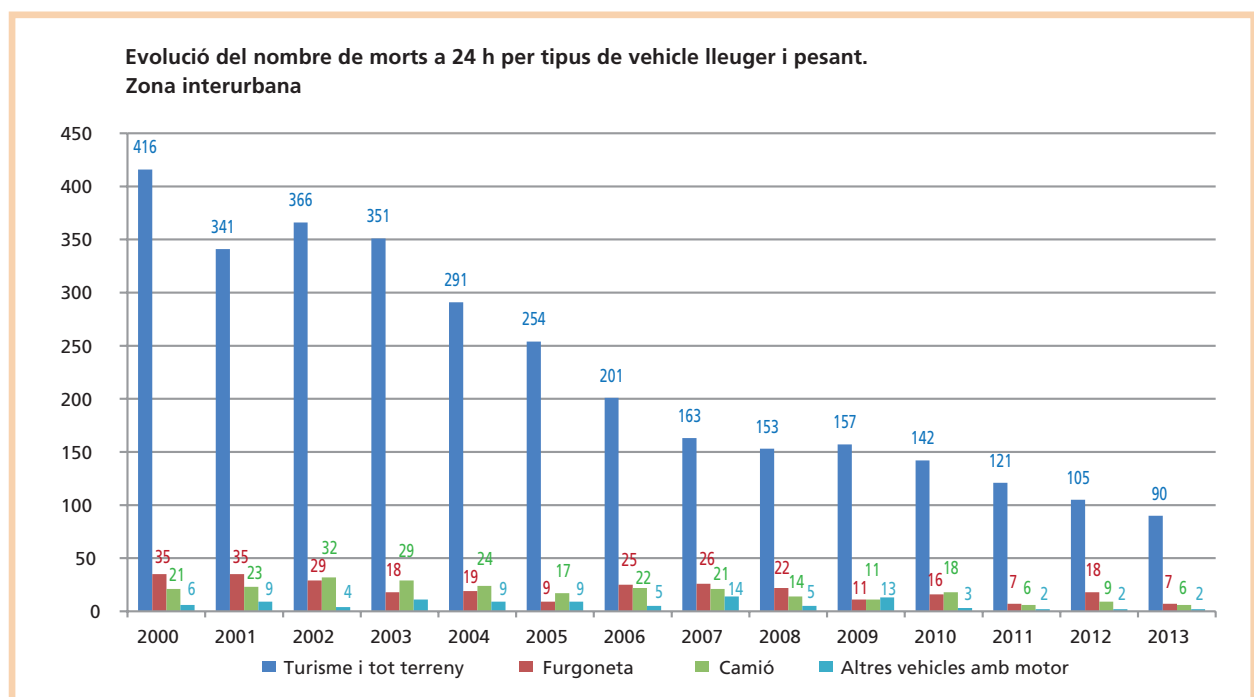
Segons estadístiques de la UE, en el període 2011-2012 el percentatge de vianants morts en àmbits urbans dels països que conformen la Unió Europea és de mitjana del 37%. En el cas de Catalunya, per a l'any

2012 aquesta xifra se situa en el 35%, per sota de la mitjana de la UE però per sobre d'altres països com ara els Països Baixos (18%), Bulgària (20%), Bèlgica (26%), Itàlia (28%) o Dinamarca (29%).

**Centrant l'anàlisi de sexe i edat en les víctimes dels atropellaments, les víctimes vianants en el període 2003-2012 (morts a 30 dies o ferits greus) han estat principalment homes, tant en zona urbana com interurbana.** En analitzar només les víctimes en zona urbana, majoritàriament es tracta de persones de 75 anys o més, seguits de la franja de 0-17 anys en el cas dels homes i de 65-74 anys en el cas de les dones. Quant a la zona interurbana, homes i dones també mostren patrons diferents: les víctimes dones tenen una edat superior als 65 anys, mentre que les víctimes homes es troben principalment en la franja d'edat de 25 a 44 anys.

## Vehicles de 4 rodes o més

Respecte dels vehicles de 4 rodes o més, la figura següent mostra com els vehicles lleugers (turisme i tot terreny) presenten una davallada en la participació d'accidents mortals a la xarxa interurbana (més destacada en el període 2003-2007 i més continguda en el període 2008-2013), mentre que la resta de vehicles mostren una participació molt menor, però fluctuant en el temps. Cal destacar que les víctimes mortals que viatjaven amb camió han assolit en els anys 2011-2013 els valors més baixos de tot el període analitzat, en consonància amb el menor volum de mercaderies transportades per carretera (tal com es dedueix de l'evolució del nombre de vehicles pesants que circulen a la xarxa viària catalana).



Font: Servei Català de Trànsit

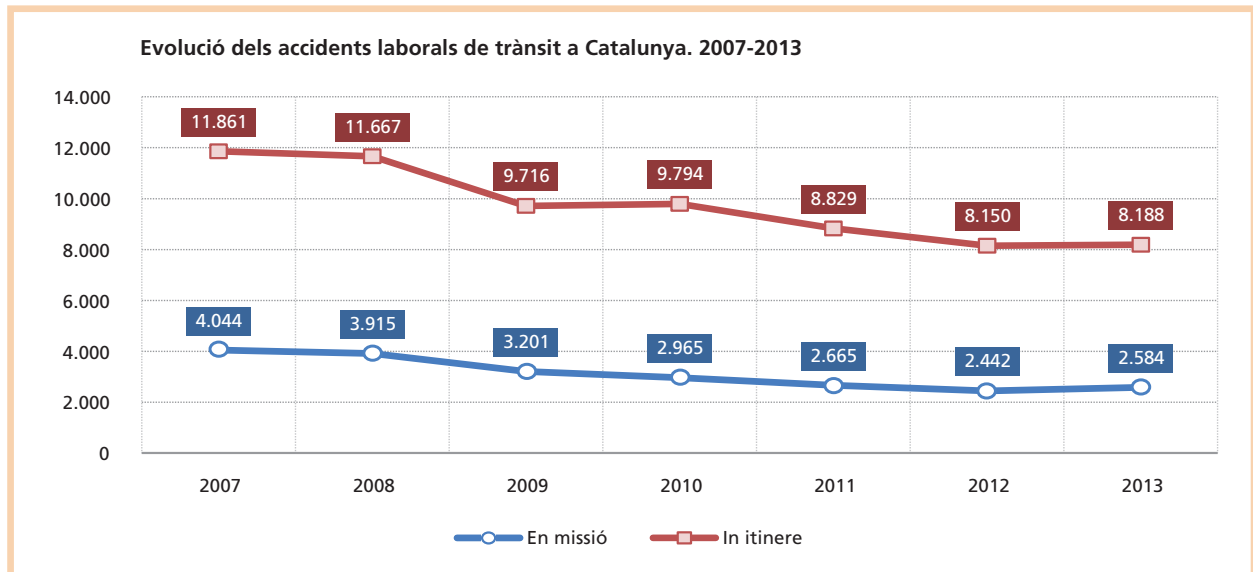


### III. Accidents laborals de trànsit

Els accidents laborals de trànsit, en un desplaçament motivat per la pròpia activitat productiva, poden ser *in itinere* o en missió, és a dir, anant o tornant de la feina o durant la jornada laboral. En conjunt, **els accidents laborals de trànsit representen un alt percentatge del total d'accidents laborals mortals**, per tant cal

tractar la seguretat viària també des de l'òptica de la prevenció laboral, tot assessorant i aplicant mesures per reduir-los.

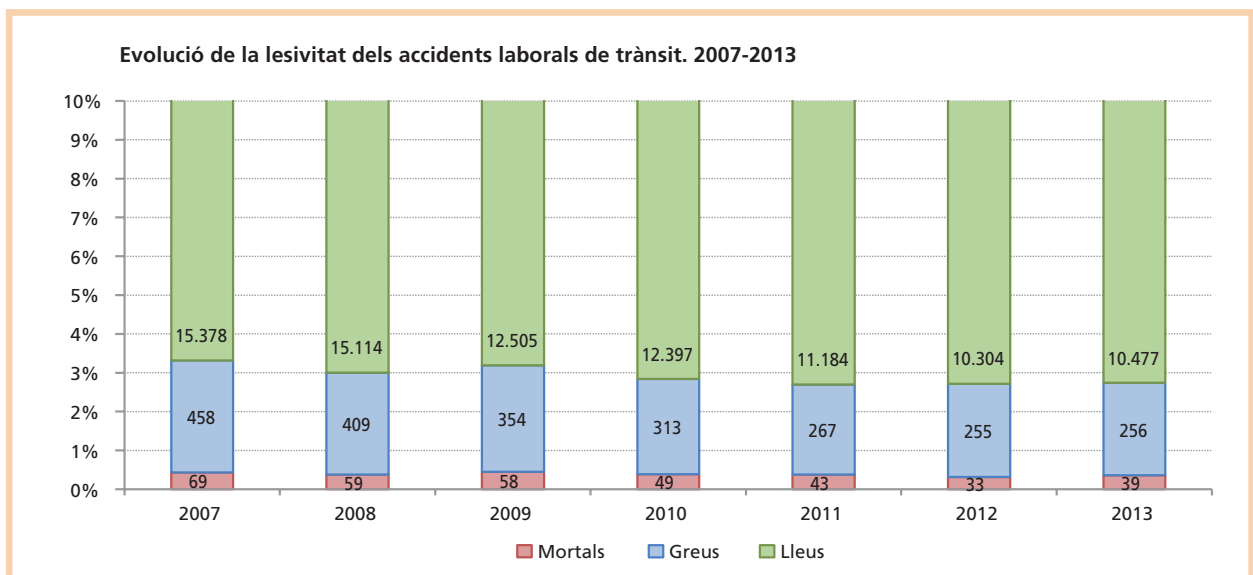
L'anàlisi dels accidents laborals de trànsit mostra una evolució favorable en el període 2007-2013, amb **una reducció del 31,0% en el nombre d'accidents *in itinere* i del 36,1% en el nombre d'accidents en missió**. No obstant això, cal esmentar que entre els anys 2012 i 2013 s'observa un lleuger increment dels dos tipus d'accident.



Font: Departament d'Empresa i Ocupació

La figura a continuació mostra la lesivitat dels accidents laborals de trànsit en el període analitzat. Es conclou que **els accidents laborals de trànsit amb ferits lleus han anat guanyant pes** (passant d'un 96,7% l'any 2007 a un 97,3% l'any 2013), **mentre que els greus i mortals**

**han anat disminuint lleugerament** (passant del 2,9% al 2,4% en el cas dels greus i del 0,43 al 0,36% en el cas dels mortals). Tot i això, l'any 2013 es percep un lleuger repunt en els accidents de trànsit amb víctimes, tant lleus com greus i mortals.



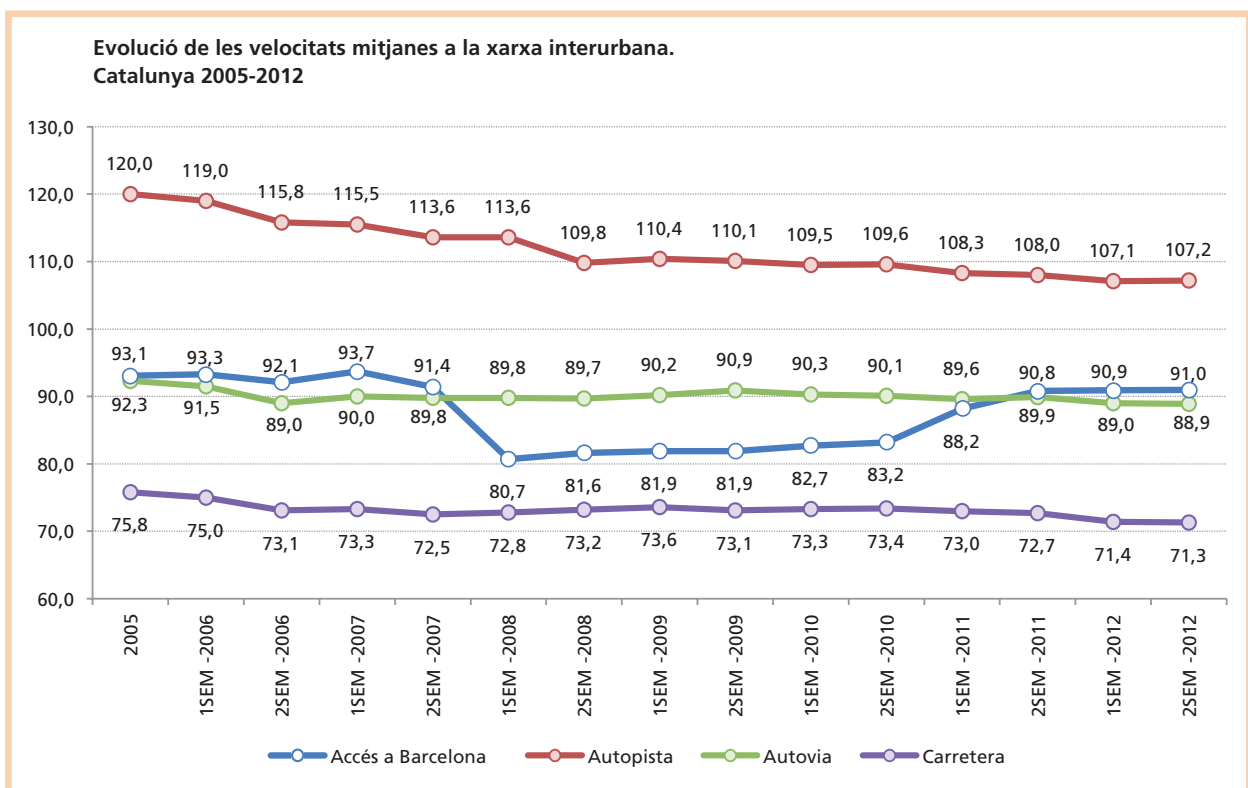
Font: Departament d'Empresa i Ocupació

## Factors de risc

### I. Velocitat excessiva

La severitat dels accidents té una relació directa amb la velocitat de circulació. La figura següent mostra

l'evolució de la velocitat mitjana de les diferents vies interurbanes catalanes: vies d'accés a la ciutat de Barcelona, carreteres, autopistes i autopistes.



Font: Servei Català de Trànsit

No obstant l'augment de velocitat a les vies d'accés a Barcelona que s'observa a partir del darrer trimestre de l'any 2011, la velocitat mitjana del conjunt de les vies de Catalunya es troba en descens, passant de valors de 78 km/h (any 2003) a 71 km/h (any 2012). En el cas de les autopistes s'observa un descens continuat, passant dels 120 km/h de mitjana l'any 2005 a valors inferiors a 110 km/h a partir del segon semestre de l'any 2008. Les carreteres també mostren una disminució rellevant de la velocitat mitjana, passant d'uns 76 km/h a uns 71 km/h. A les autopistes la disminució ha estat més continguda, oscil·lant entre valors de 92-91 km/h fins a situar-se en valors de 89 km/h.

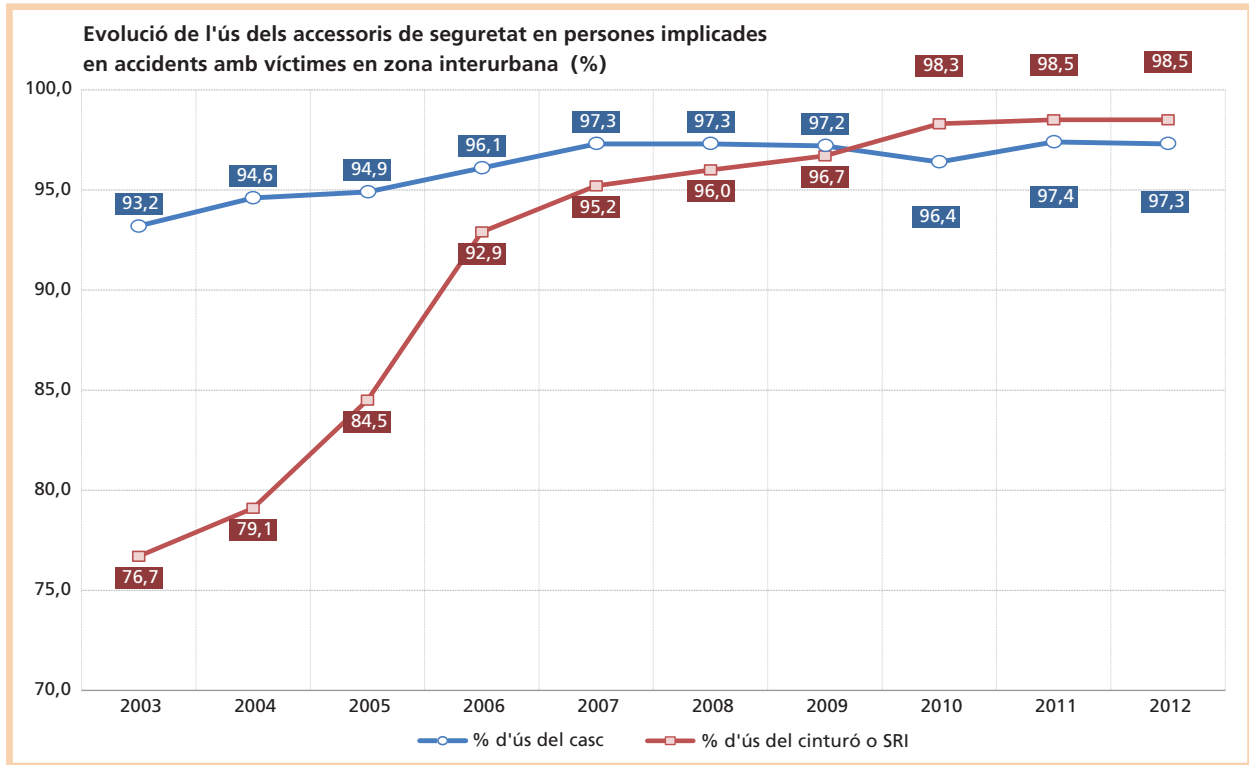
### II. Elements de seguretat passiva

L'ús dels accessoris de seguretat passiva ha anat en constant augment, tant en vehicles de dues rodes com en vehicles lleugers. En concret, a la xarxa interurbana l'ús del casc ha crescut des de l'any 2003, fins a assolir un nivell d'ús de prop del 97,3%. En canvi, a la xarxa urbana s'observa que en el darrer període l'ús del casc s'ha reduït molt lleugerament, passant del 99% l'any 2009 a xifres inferiors al 96% els anys 2011 i 2012.

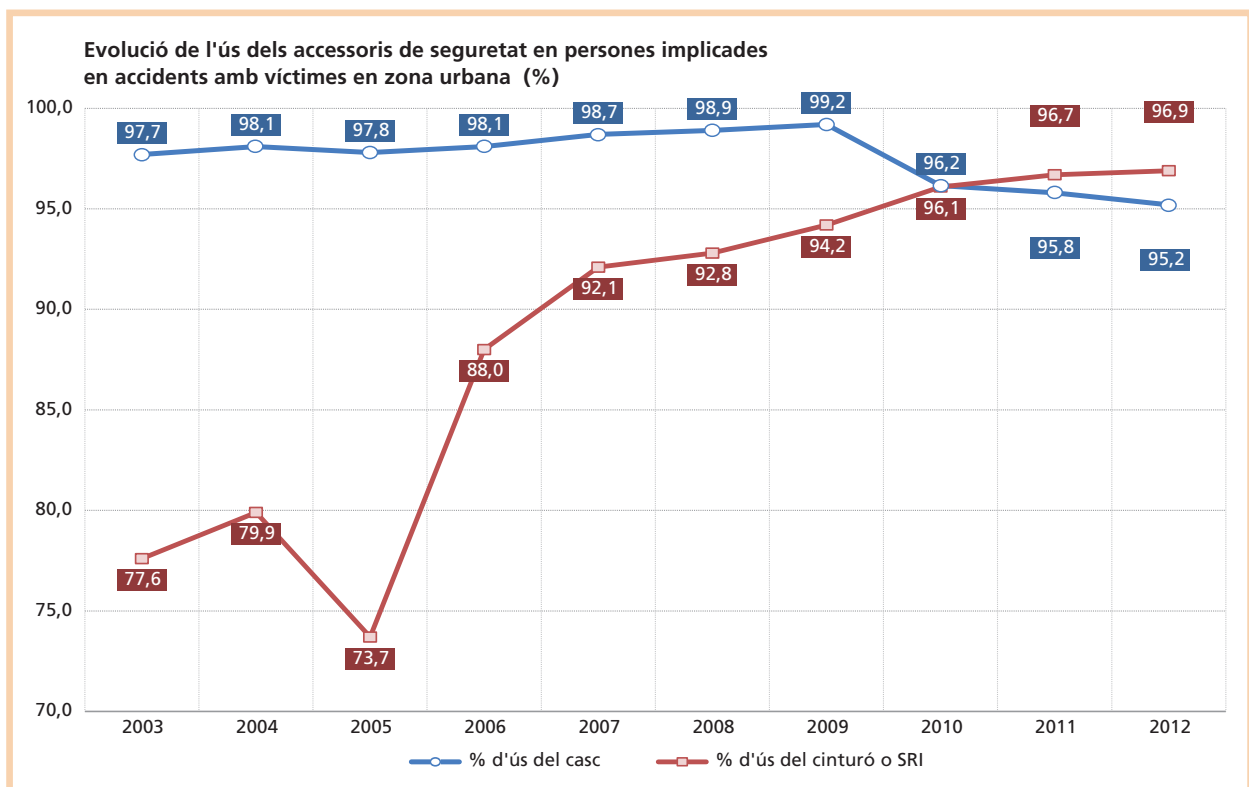
## PER QUÈ

En relació amb l'ús del cinturó de seguretat i dels diferents sistemes de retenció infantil s'observa un creixement constant, assolint valors del 98,5% a la xarxa interurbana i de prop del 97% a la xarxa urbana.

També cal destacar, tot i que no es disposa de dades estadístiques, l'ús generalitzat de l'armilla reflectora en cas d'incidència, a la xarxa interurbana especialment.



Font: Servei Català de Trànsit



Font: Servei Català de Trànsit

### III. Alcohol, drogues i psicofàrmacs

Amb l'objectiu de disminuir l'accidentalitat, des del Servei Català de Trànsit es duu a terme una lluita constant per evitar l'ús de les drogues i l'alcohol en combinació amb la conducció.

#### Proves d'alcoholèmia i drogues

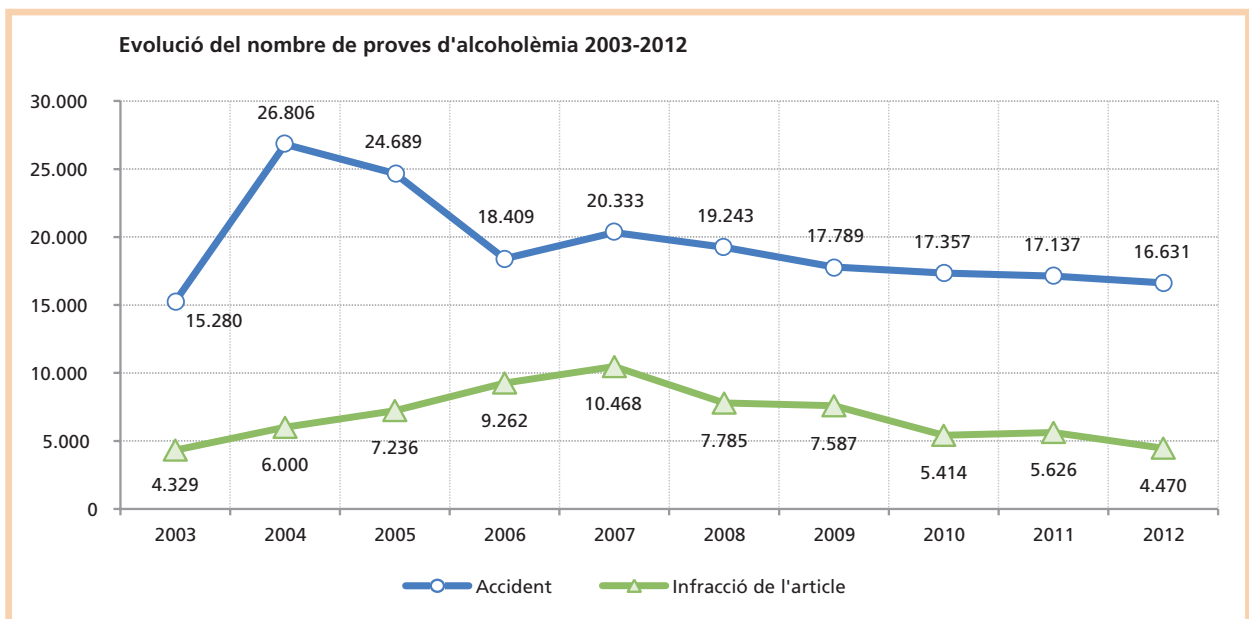
L'any 2009 va ser l'any amb un major nombre de proves d'alcoholèmia (prop de 618.000), a partir del qual es denota una disminució, amb 537.000 l'any 2010, 508.000 l'any 2011 i 480.000 l'any 2012. El 95% d'aquestes proves corresponen a controls preventius, mentre que la resta es realitzen com a conseqüència d'accidents, infraccions o evidència de símptomes.

En relació amb el control d'estupefaents, la majoria de les proves s'efectuen en controls preventius conjunts

d'alcoholèmia i drogues, o bé arran d'accidents amb una lesivitat greu. Cal destacar que aproximadament el 75% de les proves realitzades acaben finalitzant en positius d'estupefaents. D'aquí la importància en la detecció de la simptomatologia per part de l'agent policial.

Cal destacar que des del Servei Català de Trànsit es coordinen campanyes de control d'alcoholèmia amb les policies locals, els Mossos d'Esquadra i la Policia Portuària. Les campanyes tenen lloc cada 4 mesos, aproximadament, i es realitzen conjuntament en diferents àmbits (català, estatal o europeu). Durant cada campanya s'efectuen generalment entre 20.000 i 35.000 proves d'alcoholèmia i entre 100 i 800 proves d'estupefaents.

La figura a continuació mostra l'evolució en el nombre de proves d'alcoholèmia en cas d'accident o infracció de trànsit. S'observa que des de l'any 2009 el nombre de proves d'alcoholèmia en aquests casos ha disminuït de forma continuada.

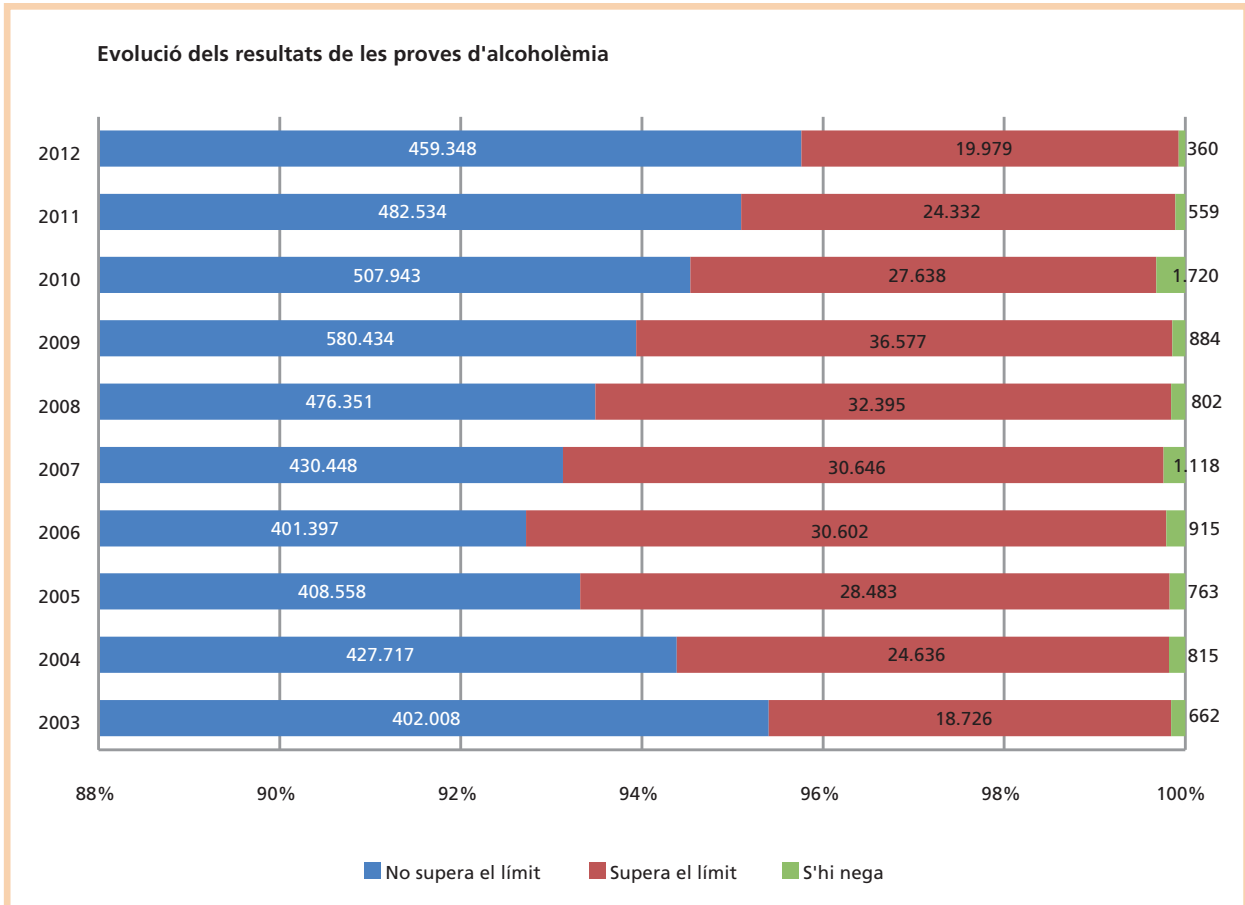


Font: Servei Català de Trànsit

### Evolució dels resultats de les proves d'alcoholèmia i drogues

Quant als resultats globals de les proves d'alcoholèmia (tant en controls preventius aleatoris com a

conseqüència d'accidents, infraccions o evidència de símptomes), **des de l'any 2006 s'observa una tendència positiva, cada vegada amb menys conductors que superen el límit permès** (7% l'any 2006 enfront del 4% l'any 2012).



Font: Servei Català de Trànsit

Segons dades del Servei Català de Trànsit (2012), **un 1,1% dels conductors circula amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa. Aquesta xifra augmenta fins a un 10,3% en el cas dels conductors implicats en accidents i fins a un 24,7% en el cas dels conductors morts en accidents de trànsit.** L'anàlisi de l'evolució d'aquestes dades en el període 2007-2012 posa de manifest que, si bé s'ha reduït de forma significativa el percentatge dels conductors que superen la taxa d'alcohol permesa en sang (passant de 2,3% a 1,1%), el percentatge dels conductors implicats en accidents s'ha mantingut pràcticament invariable (oscil·lant entre 11,2% i 10,3%), així com també el percentatge de conductors morts amb una taxa d'alcohol per sobre del permès (27,9% l'any 2007 i 24,7% l'any 2012).

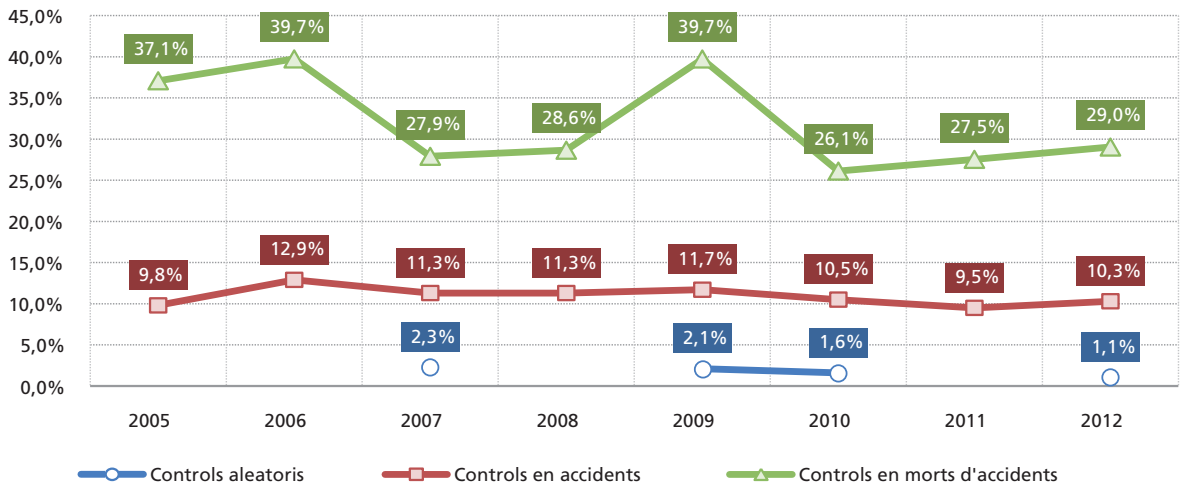
Es pot afirmar que la disminució del 2,3% a l'1,1% de conductors amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa ha comportat evitar accidents amb lesivitat greu o fatal.

En relació amb els resultats positius en alcohol, aquests han seguit la mateixa tendència que la corba global, amb uns valors més baixos en els anys 2010-2011. D'altra banda, **els resultats positius de drogues en conductors morts en accident han oscil·lat entre un 12,1% l'any 2005, un 14,3% en els anys 2007 i 2009, un 7% l'any 2010 i un 6,4% l'any 2012.**

La figura a continuació mostra aquesta evolució en relació amb els indicadors d'alcoholèmia en controls aleatoris, en accidents i en morts d'accidents.

## PER QUÈ

Evolució dels indicadors d'alcoholèmia (% de positius)



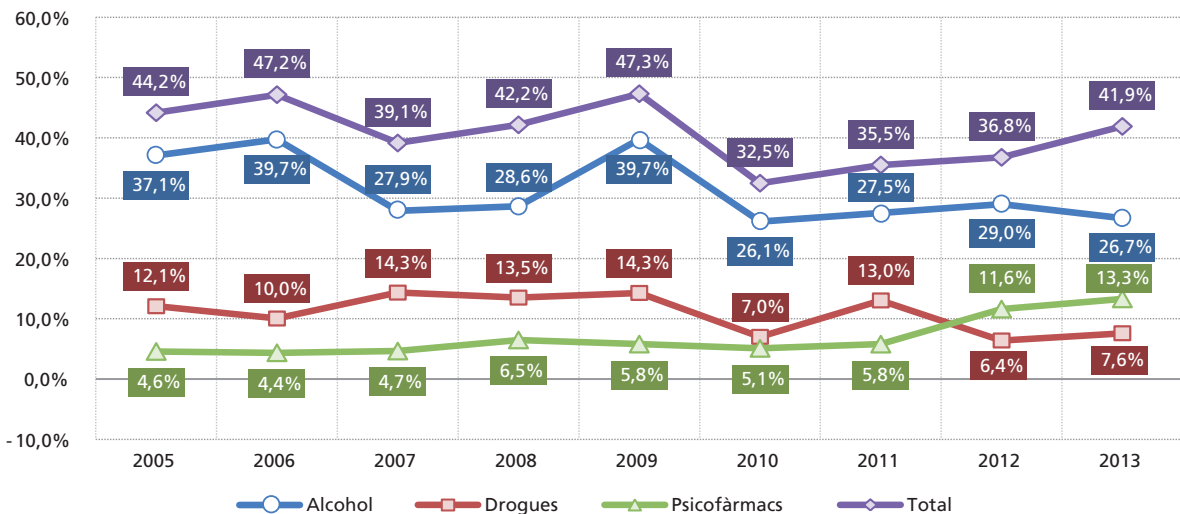
### Evolució toxicològica (% conductors morts amb substàncies detectades)

Segons l'Institut de Medicina Legal de Catalunya, l'any 2013 el 41,9% dels conductors morts en accident havia consumit algun tipus de substància toxicològica (26,7% alcohol, 7,6% drogues i 13,3% psicofàrmacs). Aquesta xifra ha fluctuat durant els darrers anys, entre

un 39-47% els anys 2005-2009 fins als 32-37% els anys 2010-2012, els valors més baixos del període analitzat 2005-2013.

La figura a continuació mostra aquesta evolució en relació amb els indicadors de l'ús de substàncies toxicològiques en víctimes mortals segons l'Institut de Medicina Legal de Catalunya.

Evolució toxicològica segons l'IMLC (% conductors morts amb substàncies detectades)



Font: Servei Català de Trànsit

Quant als psicofàrmacs, cal destacar els valors més baixos en el període 2005-2007 (4,7%), un valor punta l'any 2008 (6,5%) i uns valors que fluctuen entre 5 i 6% en l'etapa 2009-2011. L'any 2013, però, s'obté el valor més alt de tot el període analitzat, amb un 13,3%. Per tant, **així com en alcoholèmia sí que s'observa una tendència globalment favorable en els darrers anys, no es pot afirmar el mateix per als casos de psicofàrmacs. A més a més, aquesta xifra posa de manifest que, per primera vegada, la presència de psicofàrmacs a la sang en les víctimes mortals per accident de trànsit supera la detecció de drogues.**

#### IV. Distraccions

Des del Servei Català de Trànsit es coordinen anualment dues campanyes de control de l'ús del telèfon mòbil i d'altres distraccions al volant (com ara pantalles visuals incompatibles amb l'atenció permanent a la circulació o sistemes de comunicació diversos). Aquestes campanyes tenen un abast català i en molts casos en coordinació a escala estatal.

En l'àmbit territorial català, cada campanya implica la imposició d'entre 1.600 i 3.400 denúncies, la gran majoria de les quals (>95%) són per incompliment de l'article 18.2 del Reglament general de circulació (*conduir utilitzant dispositius de telefonia mòbil o qualsevol altre sistema de comunicació que requereixi la utilització manual del conductor*).

Les campanyes de distraccions de l'any 2012 s'han dut a terme conjuntament amb campanyes sobre *el compliment de les obligacions indicades per un semàfor* (article 146 del Reglament general de circulació). Aquestes campanyes denoten que l'incompliment de l'article 146 és tant o més important que l'incompliment de l'article 18.2.

#### V. Estat del vehicle

Les característiques dels vehicles (antiguitat, estat tècnic, elements de protecció...) esdevenen rellevants en cas de patir un accident. L'any 2012 el parc mòbil a Catalunya és de 5.111.294 vehicles i té una edat mitjana de 10,9 anys. Destaca que l'any 2007 el 35% del parc mòbil tenia una antiguitat de més de 10 anys, mentre que l'any 2012 aquesta xifra ha augmentat fins al 52%. Tot i les diferents campanyes de renovació dels automòbils (Renove, Pive, Prever), l'any 2013 tampoc apunta cap a una disminució de l'edat mitjana dels vehicles. L'envelliment del parc mòbil és, doncs, un factor destacat que pot afectar negativament les conseqüències dels accidents.

El total de vehicles que van passar la inspecció tècnica (ITV) l'any 2012 és de 2.424.404 vehicles (47,4% del total). Cal considerar que els vehicles més nous, de fins a 4 anys, no l'han de passar anualment. D'aquests vehicles, un 20% (484.851 vehicles) no passen la primera inspecció, cosa que conforma un parc mòbil que no compleix amb els requisits tècnics mínims. Els defectes més abundants són l'enllumenat i la senyalització òptica, i defectes en els pneumàtics i els eixos.

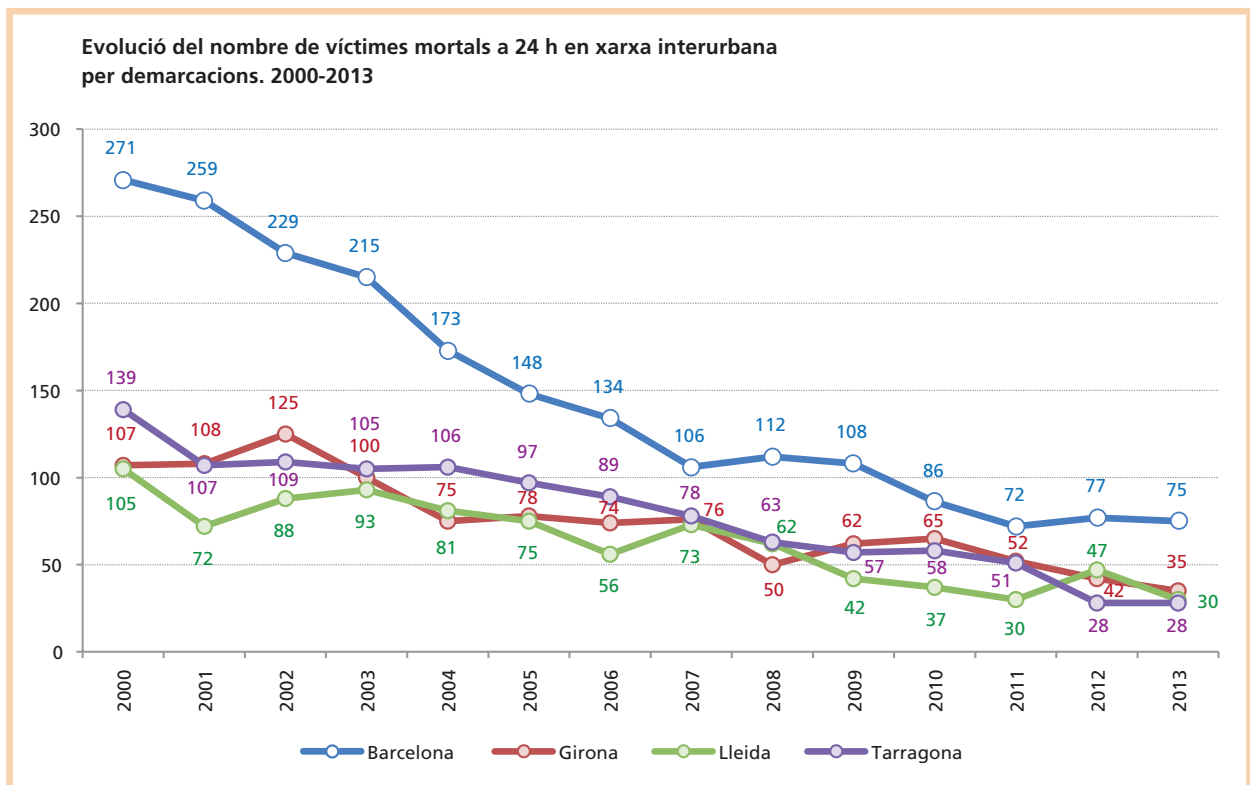
**L'any 2012, un 18% dels vehicles que havien de passar la ITV no ho va fer**, i uns 400 vehicles que van tenir la primera inspecció desfavorable (0,7%) no van tornar a passar la segona inspecció. Aquesta xifra suposa més del doble que l'any anterior (0,3%). **El context actual de crisi econòmica provoca, doncs, un parc mòbil cada vegada més envellit i un augment del nombre de vehicles que no superen les proves de la ITV.**

## Localització

### I. Demarcacions

La demarcació de Barcelona és la que enregistra més víctimes mortals a la xarxa interurbana, seguida de Girona, Lleida i Tarragona. Tarragona és la demarcació

amb una major reducció en la lesivitat dels accidents, amb un -51,7% en el període 2010-2013, seguida de Girona, amb un -46,1% en el mateix període. En el període 2000-2013 la disminució més destacada també l'obté la demarcació de Tarragona (-79,9%), seguida de Barcelona (-72,3%), Lleida (-71,4%) i Girona (-67,3%).



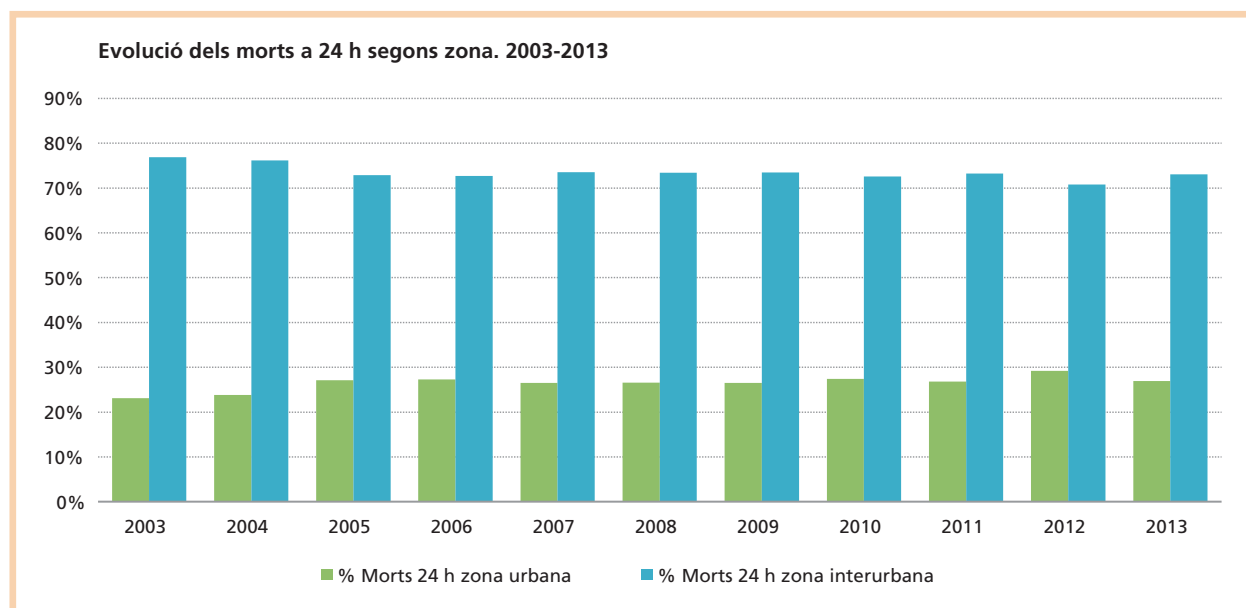
Font: Servei Català de Trànsit



## Zona urbana o interurbana

L'any 2012 l'accidentalitat en zona urbana representa un 69% respecte de l'accidentalitat total a Catalunya. L'evolució des de l'any 2006 mostra uns valors semblants, que oscil·len entre el 66 i el 69%.

En relació amb la lesivitat de les víctimes, el percentatge de víctimes mortals pren valors que oscil·len entre el 30 i el 33% entre el 2006 i el 2012. No obstant això, en analitzar conjuntament morts i ferits greus es posa de manifest que **la relació de víctimes amb lesivitat greu i mortal destaca en àmbits urbans** (arribant a representar prop del 50% en els anys 2011 i 2012).

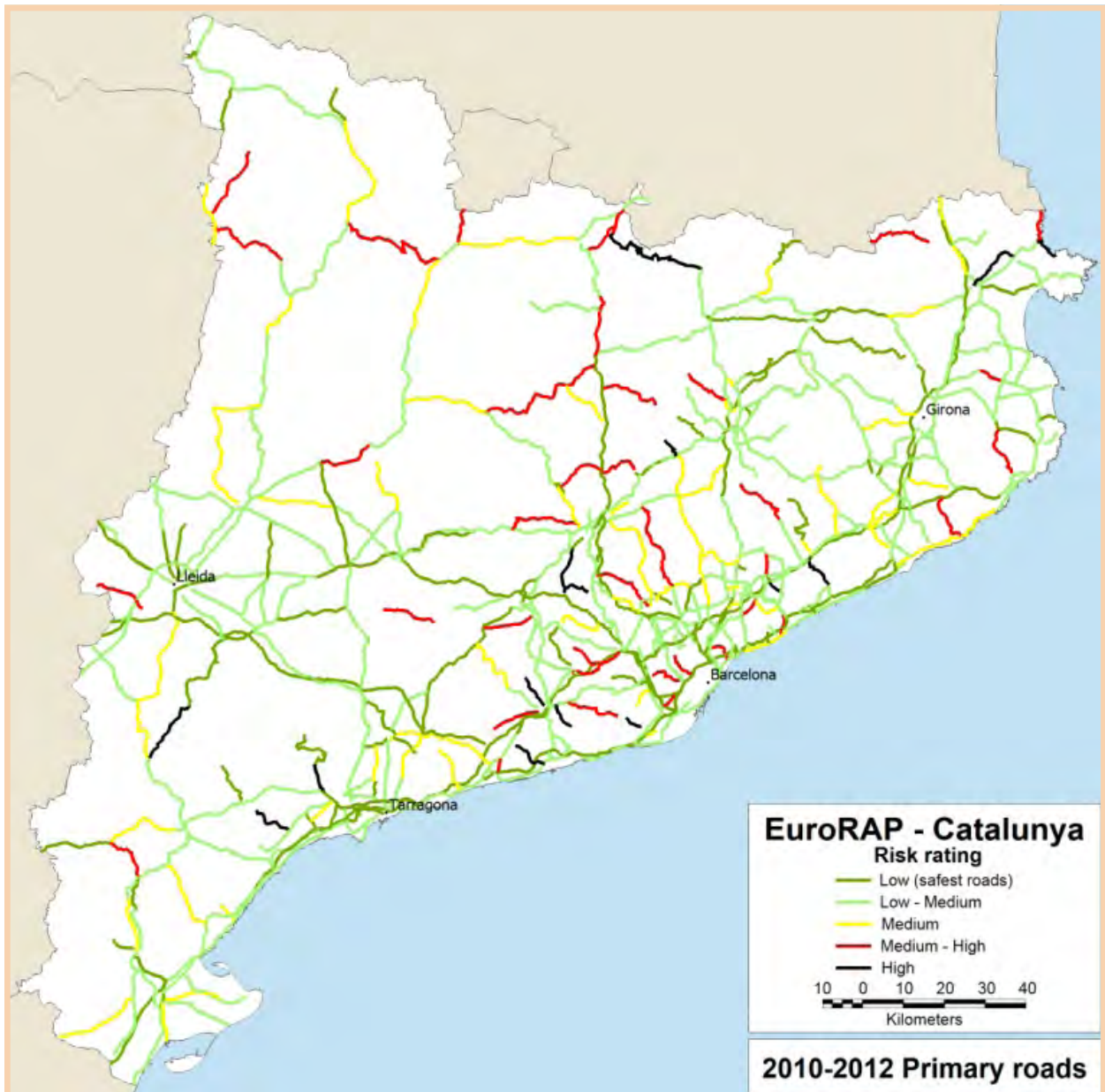


Font: Servei Català de Trànsit

La figura anterior mostra l'evolució de la distribució (en %) de víctimes mortals a 24 hores segons zona urbana o interurbana. Lògicament, tot i que en àmbits urbans s'enregistra una major accidentalitat, el nombre de morts és molt superior en zona interurbana. Tot i això, **l'anàlisi del període 2003-2013 posa de manifest un pes creixent en víctimes mortals en àmbit urbà** (passant de valors entorn del 23% l'any 2003 a valors entorn del 29-27% els anys 2011-2013).

Per tal de disminuir l'accidentalitat en àmbits urbans el Servei Català de Trànsit elabora, des de l'any 2006, plans locals de seguretat viària (PLSV), que analitzen la situació de l'accidentalitat als municipis i proposen mesures tant estratègiques com específiques per als punts i trams de concentració d'accidents. Actualment tots els municipis de Catalunya que superen els 20.000 habitants ja disposen del seu PLSV.

En relació amb la zona interurbana, l'anàlisi de l'accidentalitat en carretera posa de manifest **l'existència de determinats trams amb una concentració destacada d'accidentalitat**. Tot i que es tracta de vies on generalment es registra el major nombre de veh./km efectuats, cal prestar una atenció especial i analitzar possibles mesures per tal de disminuir l'accidentalitat en aquests trams. En concret, considerant el sumatori d'accidents amb morts o ferits greus en el període 2009-2011, destaquen les carreteres que es mostren en negre i vermell:



Font: EuroRAP 2013

L'EuroRAP 2013 conclou que a Catalunya, en l'estudi comparatiu entre els anys 2010-2012, només hi ha un tram amb un risc molt elevat a la xarxa amb una circulació superior als 5.000 vehicles/dia; es tracta de la BV-2041 Gavà-Begues –tot i que la tendència és de reducció del risc com a conseqüència de diferents actuacions realitzades per la Generalitat en aquesta carretera–, i set de risc elevat. Tres pertanyen a la xarxa bàsica i quatre a la xarxa local o comarcal. Són els següents:

- BP-1417 Barcelona - Sant Cugat
- N-145 la Seu - frontera
- N-260/N-152 Alp - frontera

- B-502 Vilassar - Argentona
- BV-5001 Vilanova del Vallès - la Roca
- C-16 Berga - Bagà
- BV-5108 Cardedeu - Cànoves

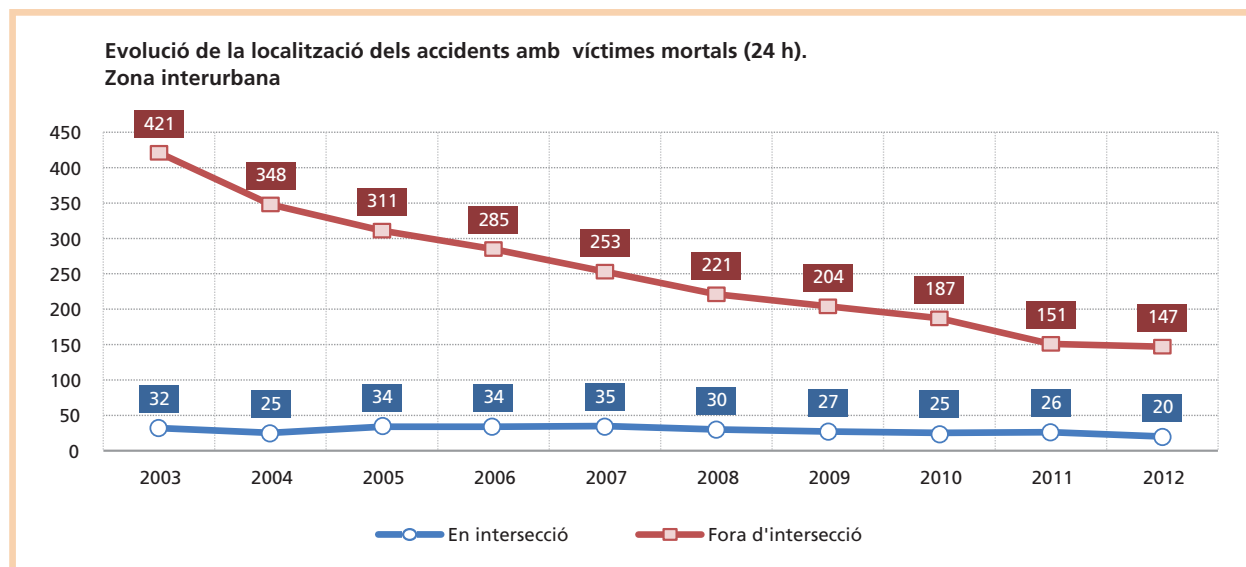
Els trams que acumulen més accidentalitat es situen fonamentalment a l'àrea metropolitana i tenen una proporció gran d'accidents amb motos i ciclomotors implicats. La xarxa risc zero, per la seva banda, suma 543 quilòmetres (84 quilòmetres més que el trienni passat). És a dir, en l'últim trienni un 8,5% de la xarxa analitzada per EuroRAP no ha tingut cap accident mortal o greu.

## II. Interseccions

Les interseccions esdevenen punts potencials d'accidentalitat, especialment en zona urbana, on tenen lloc el 52% dels accidents (any 2012). En canvi, en zona interurbana els accidents en intersecció representen, l'any 2012, el 17,5% del total dels accidents. Lògicament,

en carretera hi ha menys interseccions que en zona urbana, per tant una major probabilitat d'accident fora d'intersecció.

La figura a continuació mostra en el període analitzat, en zona interurbana, els accidents amb víctimes mortals a 24 hores. En analitzar exclusivament els accidents a 24 hores se segueix un descens.

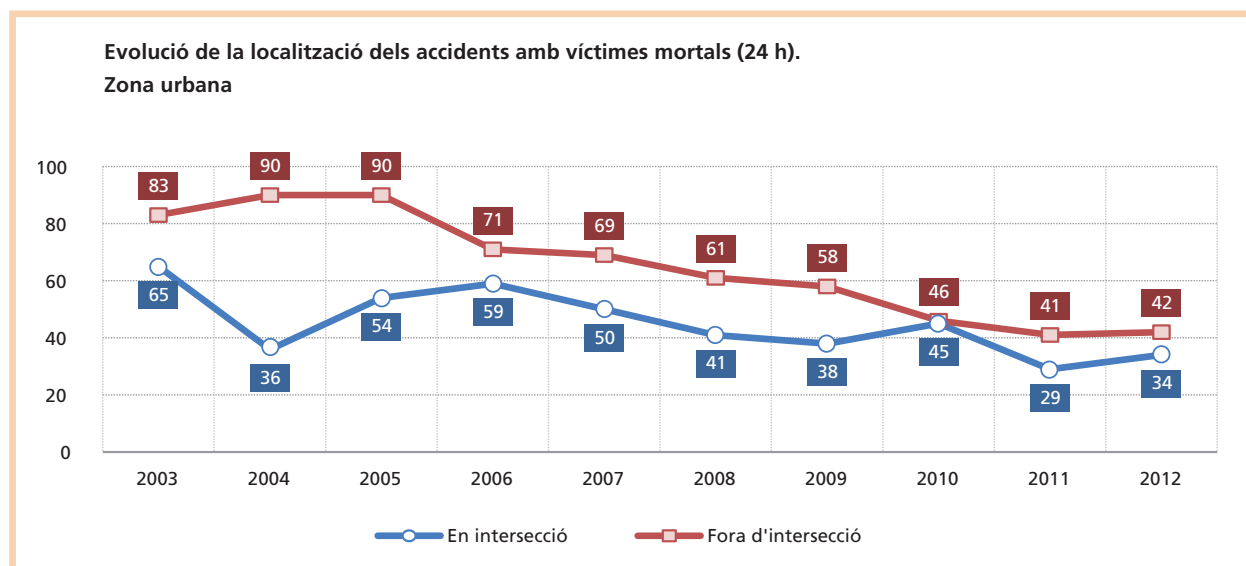


Font: Servei Català de Trànsit

En zona urbana, en el període analitzat, els accidents amb víctimes en intersecció han perdut pes, tant en nombres absoluts com relatius. Això ha estat com a conseqüència d'una disminució significativa del nombre d'accidents en intersecció, mentre que el nombre d'accidents fora d'intersecció s'ha mantingut pràcticament invariable des de l'any 2006.

Als nuclis urbans, tot i haver un major nombre d'accidents amb víctimes en intersecció, hi ha un nombre equiparable d'accidents amb una lesivitat greu o mortal en intersecció o fora d'aquesta.

La figura a continuació mostra l'evolució de la localització dels accidents amb víctimes mortals (a 24 hores) en zona urbana.



Font: Servei Català de Trànsit

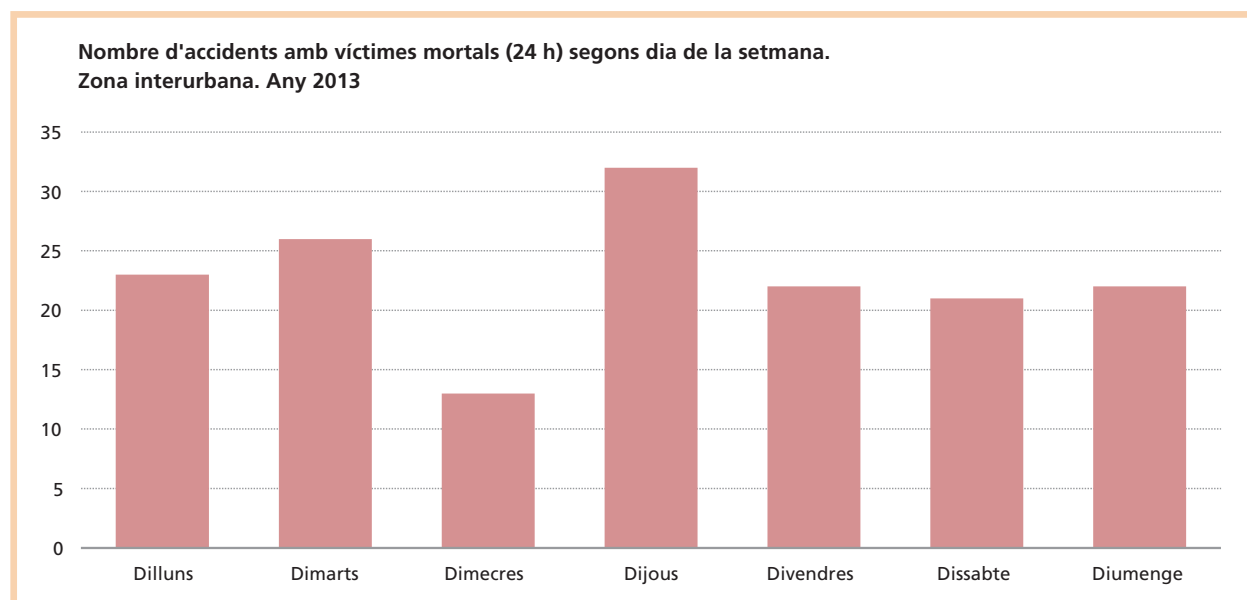
## Període temporal

### I. Dia de la setmana

Els accidents mortals han disminuït durant els caps de setmana. L'anàlisi del nombre de morts a 24 hores en cap de setmana a la xarxa interurbana mostra una reducció significativa l'any 2013 (59 morts) respecte de l'any 2012 (81 morts, -27,2%), i encara més respecte

de l'any 2010 (116 morts, -49,1%). Mentrestant, la disminució del nombre de víctimes mortals en dia feiner en el període 2010-2013 ha estat de només el 16,1%.

En centrar l'anàlisi en els accidents amb víctimes mortals, el dia punta d'accidentalitat de l'any 2013 resulta ser el dijous, seguit del dimarts i el dilluns, mentre que el dia amb menys accidents mortals és el dimecres, seguit del cap de setmana.



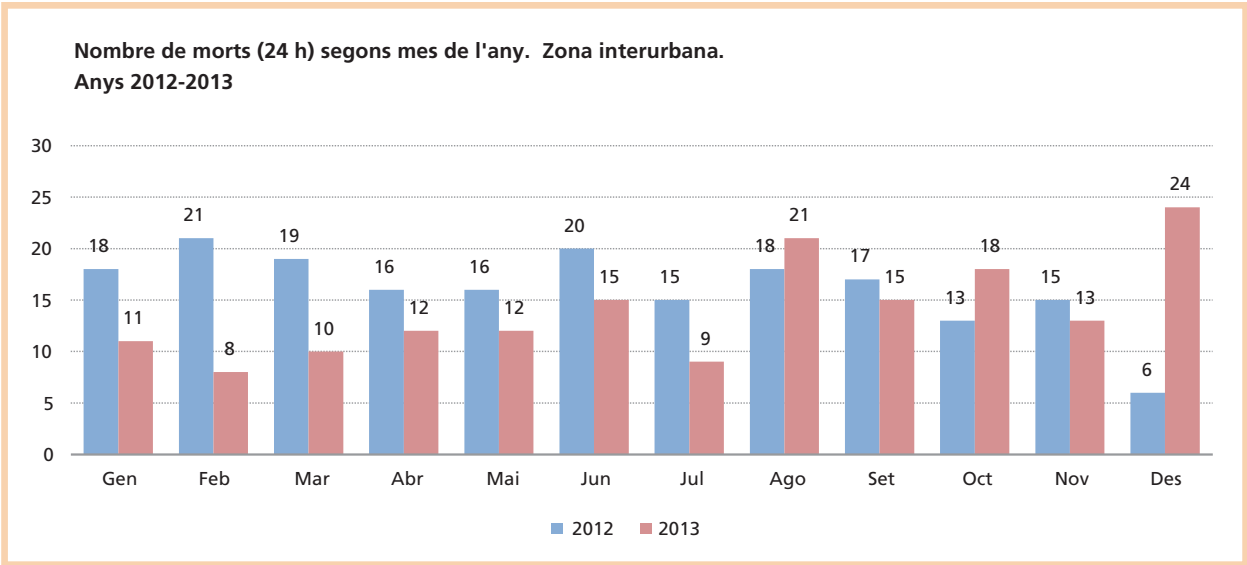
Font: Servei Català de Trànsit

### II. Mes de l'any

Per acabar, en relació amb els mesos de l'any, també es constaten diferents patrons en l'accidentalitat de la xarxa interurbana i urbana. Generalment els mesos d'estiu (juny - juliol - agost) són els que presenten una major sinistralitat a la xarxa interurbana, mentre que l'agost és el mes amb menor accidentalitat a la xarxa urbana. Lògicament, l'accidentalitat presenta una correlació amb el nombre de veh./km recorreguts a les diferents xarxes.

De fet, l'anàlisi comparativa dels morts a 24 hores a la xarxa interurbana entre els anys 2012 i 2013 posa de manifest una menor mortalitat aquest darrer any en tots els mesos excepte l'agost, l'octubre i el desembre.

# QUAN



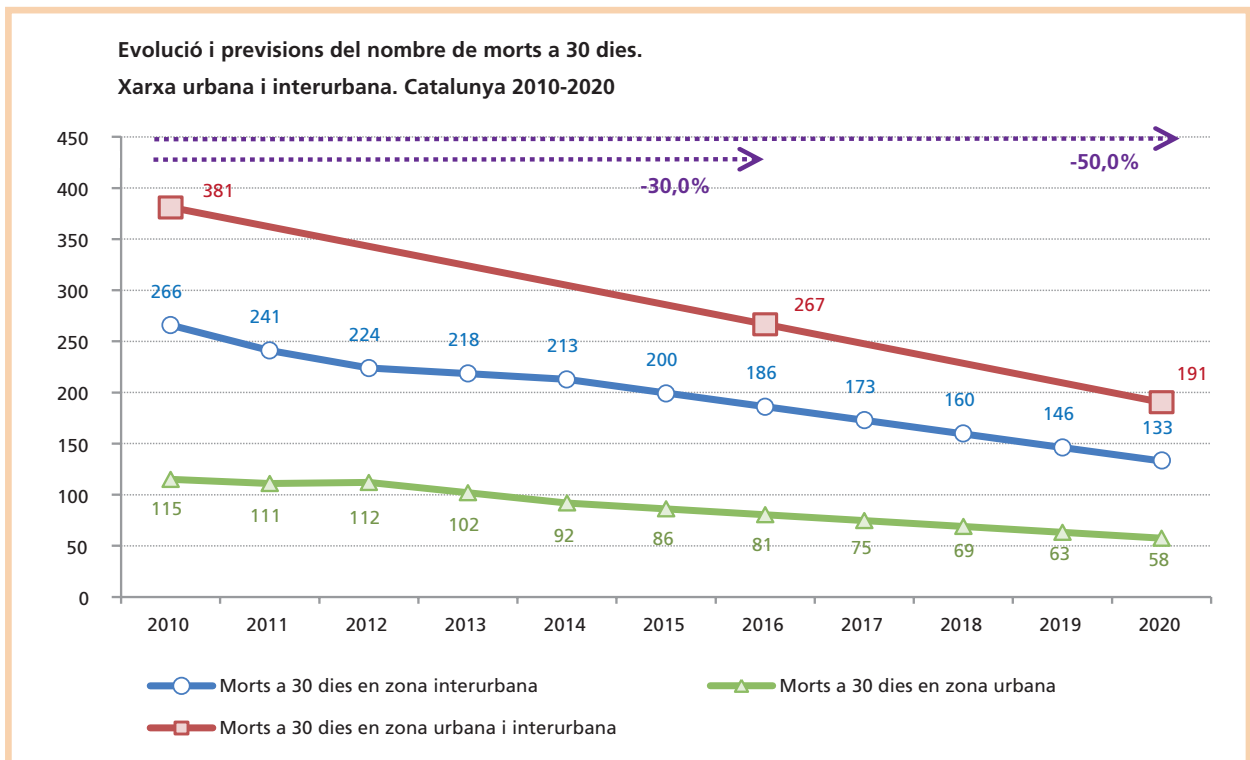
Font: Servei Català de Trànsit

## Objectiu del Pla

### Objectiu general del PSV 2014-2016:

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 30% dels morts enregistrats l'any 2010.

Les dades que conté la figura següent es corresponen a les dades enregistrades en els anys 2010, 2011 i 2012 i a estimacions per al període 2013-2020 per tal de poder donar compliment als objectius de la UE per a l'any 2020.



L'assoliment global de l'objectiu per a l'any 2020 implica que l'any 2016 el nombre de morts a 30 dies ha de ser de màxim 267 (reducció del 30% respecte de l'any 2010), mentre que per a l'any 2020 aquesta xifra s'haurà de reduir almenys fins a 191 (reducció del 50% respecte de l'any 2010).

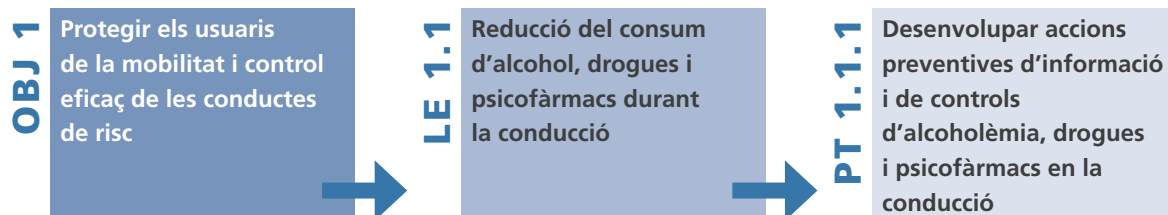
## Objectius específics del PSV 2014-2016:

Reduir la sinistralitat viària com a mínim, en relació amb l'any 2010, en:

- 24% de ferits greus amb seqüeles per a tota la vida
- 36% del nombre d'infants morts
- 12% del nombre de morts i ferits greus en motoristes
- 18% de morts per atropellament
- 12% del nombre de morts i ferits greus en missió i *in itinere*
- 6% del nombre de morts en gent gran
- Promoure l'ús de la bicicleta sense que augmenti l'accidentalitat

## Accions del PSV 2014-2016

Les accions concretes a continuació es mostren ordenades segons l'objectiu (OBJ), la línia estratègica (LE) i el projecte tractor (PT) del Pla estratègic 2014-2020 al qual donen resposta.



### ACCIÓ 1.1.1.1 Fer campanyes d'informació i sensibilització sobre els riscos del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs en la conducció

L'SCT impulsarà i coordinarà diferents campanyes divulgatives amb l'objectiu de fomentar la conscienciació de la població envers la seguretat viària i la conducció sota els efectes de l'alcohol, les drogues o els psicofàrmacs.

Per tal d'arribar als usuaris més vulnerables per edat (joves de 16 a 25 anys), es realitzaran campanyes específiques en coordinació amb el Departament de Benestar Social i amb els establiments de lleure nocturn (especialment discoteques i altres equipaments nocturns als quals només es pugui accedir en vehicle privat).

D'altra banda, per fer arribar el missatge a la resta de la població, també es proposa crear una campanya específica en coordinació amb el Departament de Salut. Per tal de disminuir l'accidentalitat en cap de setmana i períodes de vacances, es farà una campanya específica intensiva durant aquests dies concrets.

*Agents implicats:* SCT, Departament de Benestar Social, Departament de Salut, ajuntaments

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- nre. de campanyes efectuades
- nre. de visualitzacions del material audiovisual (canal SCT YouTube)
- nre. d'estudiants entre 16-25 anys que han participat en campanyes específiques
- evolució del nre. d'accidents amb morts i ferits greus (MFG) en horari nocturn de cap de setmana, vigílies de festiu i períodes de vacances



### ACCIÓ 1.1.1.2 Impulsar una modalitat específica d'intervenció per als conductors reincidents

L'SCT, conjuntament amb el Departament de Justícia, impulsarà una modalitat específica d'intervenció, en el context del compliment de les sancions penals, adreçada a aquelles persones que hagin estat reincidents en la comissió de delictes de trànsit per detecció de consum de begudes alcohòliques o drogues tòxiques durant la conducció.

Aquesta mesura té per finalitat reforçar els programes de reeducació actualment existents adreçats als conductors penats (tant en els centres penitenciaris com en el context del compliment de mesures penals alternatives), tot establint una intervenció més especialitzada i intensiva.

Aquesta mesura es portarà a terme en coordinació amb el Departament de Salut, atesa la presència potencial de problemàtiques addictives en la població a qui s'adreça l'actuació.

Alhora es continuarà donant suport als programes de reeducació existents adreçats als conductors que hagin comès infraccions administratives greus o molt greus.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de programes / cursos realitzats – nre. de conductors reincidents que participen del programa

---

### ACCIÓ 1.1.1.3 Fer campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues

Cal continuar amb els controls preventius d'alcoholèmia i drogues en coordinació amb els diferents cossos policials, que cal mantenir per conscienciar els conductors del perill que comporta conduir sota l'efecte de l'alcohol i altres drogues.

L'SCT analitzarà la metodologia actual de mostreig en l'execució de controls d'ús d'alcohol i drogues i l'adaptarà a la metodologia DRUID (*Driving Under Influence of Alcohol and Drugs*), establerta per un projecte del 6è Programa Marc de la Unió Europea.

Més informació a: <http://www.druid-project.eu/>

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de controls d'alcoholèmia i drogues efectuats amb la metodologia DRUID – evolució del % de positius d'alcohol o drogues en morts – evolució del % de positius d'alcohol o drogues en controls

---

### ACCIÓ 1.1.1.4 Fer un estudi orientat a la detecció del consum de psicofàrmacs que posen en perill la conducció segura

Segons l'Institut de Medicina Legal de Catalunya, l'any 2012 el 36,8% dels conductors morts en accident havia consumit algun tipus de substància toxicològica (29% alcohol, 6,4% drogues i 11,6% psicofàrmacs). Aquesta xifra posa de manifest que, per primer cop, la presència de psicofàrmacs a la sang en les víctimes mortals per accident de trànsit supera la detecció de drogues.

En aquest sentit, es considera necessari fer un estudi per detectar el consum de psicofàrmacs que posen en perill la conducció segura.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Salut, Mossos d'Esquadra, policies locals
<i>Programació temporal:</i>	2015
<i>Indicadors:</i>	– realització de l'estudi

---

### ACCIÓ 1.1.1.5 Proposar el marc normatiu que estableixi els controls preventius de drogues

L'SCT proposarà el marc normatiu en relació amb els controls preventius de drogues, concretant-ne la metodologia, la periodicitat i la distribució territorial.

---

*Agents implicats:* SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals

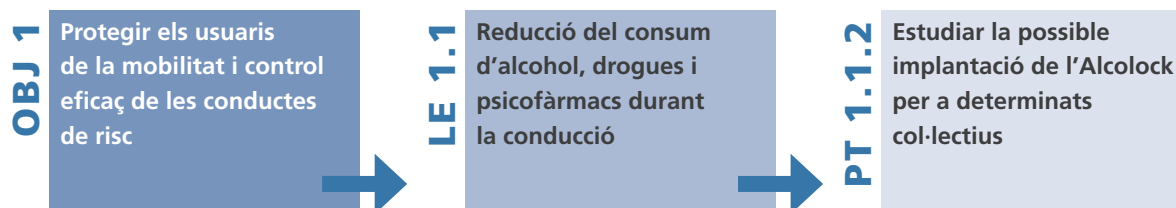
---

*Programació temporal:* 2015

---

*Indicadors:* – aprovació del marc normatiu

---



### ACCIÓ 1.1.2.1 Estudiar la possible implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius

L'Alcolock (o Interlock) és un dispositiu que mesura el grau d'alcoholèmia en l'aire espirat pel conductor del vehicle. El dispositiu es connecta al motor, al sistema elèctric o a altres dispositius, que impedeixen que el vehicle es posi en marxa quan la concentració d'alcohol de l'aire espirat és superior a un valor prefixat. En el cas que el valor sigui superior, cal esperar un temps (que determina el programa) fins que l'Alcolock permeti fer de nou una altra prova d'alcoholèmia.

Inicialment l'Alcolock es va començar a utilitzar als Estats Units i al Canadà (anys 80), com a mesura correctora per als conductors amb sancions reincidents per conduir sota els efectes de l'alcohol. L'ús d'aquest dispositiu ha estat molt eficaç, juntament amb els programes educatius, per evitar que la persona pugui conduir sota els efectes de l'alcohol.

Dins de la Unió Europea s'ha començat a implantar amb un altre ús més preventiu: millora de la seguretat viària en el transport de persones i mercaderies (autobusos, taxis, camions...). Entre els anys 2004 i 2006 va tenir lloc un projecte cofinançat per la Comissió Europea en què van participar Alemanya, Bèlgica, Holanda, Noruega i Espanya, orientat a diferents col·lectius: mercaderies perilloses en el cas d'Alemanya, transport públic en el cas d'Espanya i Noruega, i reincidents i dependents d'alcohol en el cas de Bèlgica.

En aquest context, l'SCT aposta per fer un estudi per determinar sobre quins col·lectius a Catalunya és més convenient actuar amb l'Alcolock.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament de Salut

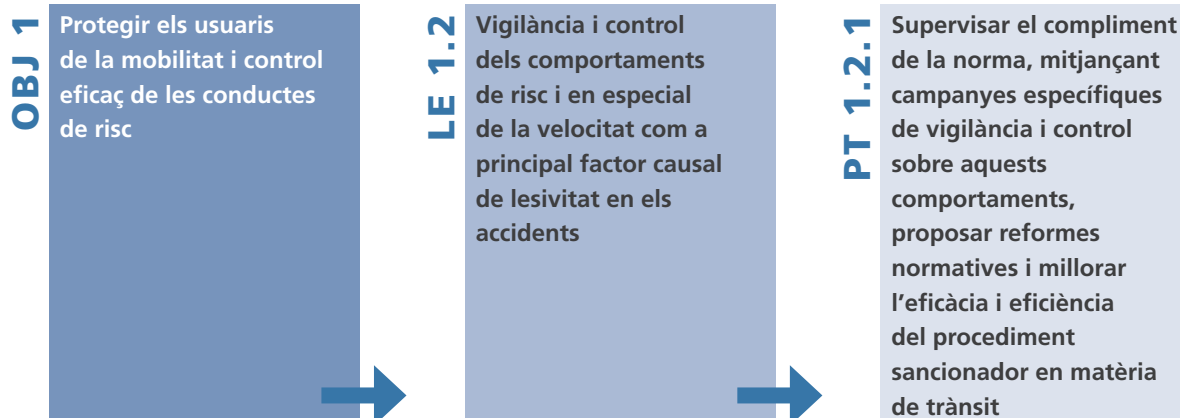
---

*Programació temporal:* 2015-2016

---

*Indicadors:* – realització de l'estudi  
– nre. d'Alcolocks instal·lats

---



**ACCIÓ 1.2.1.1** Analitzar la tipologia de les infraccions i sancions imposades per augmentar l'efectivitat en la prognosi de sancions

La política de control i vigilància de les conductes que posen en risc la seguretat viària es pot reorientar tot efectuant una anàlisi de la tipologia d'infraccions i les corresponents sancions imposades.

La realització d'un estudi que avalui les sancions que s'estan imposant actualment permetrà reorientar i fer més efectiva la política de control i vigilància.

---

*Agents implicats:* SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – realització de l'estudi  
– evolució del nre. de sancions per tipus

---

**ACCIÓ 1.2.1.2** Combatre les infraccions contra la seguretat viària

Per tal de combatre la indisciplina viària és convenient reforçar els controls preventius de les infraccions a la normativa de trànsit en aquells articles que penalitzen les conductes que més comprometen la seguretat viària, com ara distraccions, ús d'elements de seguretat passiva...

Amb aquest objectiu es planteja donar continuïtat a la metodologia denunciadora contra comportaments de risc per onades.

---

*Agents implicats:* SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals

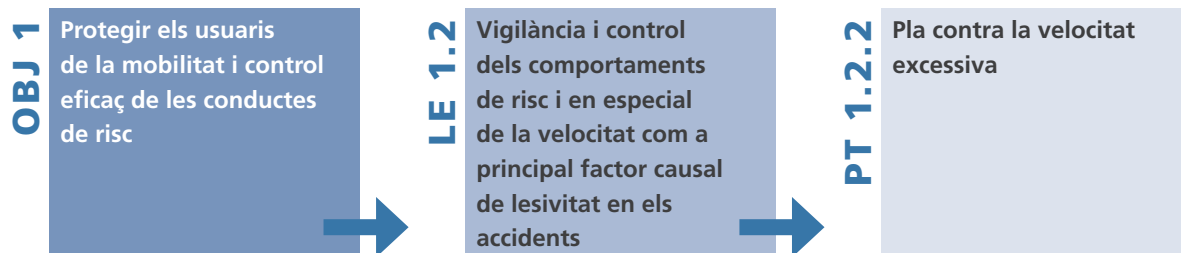
---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – realització de l'estudi  
– evolució del nre. de sancions per tipus

---



### ACCIÓ 1.2.2.1 Avaluar l'estat actual del control de la velocitat, analitzar els trams amb major freqüència d'excés de velocitat i establir el pla de cobertura

Tot i que l'SCT no té voluntat sancionadora, s'ha demostrat que el control de la velocitat ha estat efectiu a l'hora de fer complir els límits de velocitat establerts i, per tant, aconseguir disminuir un dels factors d'exposició al risc més importants.

La xarxa viària catalana compta amb uns 12.000 quilòmetres, sobre els quals cal tenir control no només del nombre de vehicles que sobrepassen els límits de velocitat, sinó també sobre el nombre de vehicles que hi circulen (veh./km per a cada tram), per poder obtenir la informació quantitativa de l'exposició al risc. El pla de cobertura d'aforadors representatius permetrà analitzar quins són els trams amb major freqüència d'excés de velocitat.

En relació amb els cinemòmetres, es vol avaluar l'eficàcia del sistema actual. Per a això cal, d'una banda, estudiar les possibles rotacions dels cinemòmetres a les cabines de mesurament existents, i, de l'altra, augmentar la dotació de radars mòbils. El pla de cobertura de radars de velocitat haurà de concretar sobre quines carreteres o trams es vol actuar, quants quilòmetres es volen controlar de forma periòdica i quins són els mètodes que resulten més eficaços. Aquest pla de cobertura de cinemòmetres caldrà coordinar-lo amb el pla de cobertura del trànsit, a l'efecte de reduir la sinistralitat que té com a causa la velocitat excessiva o inadequada.

Aquesta actuació requereix la coordinació amb les diferents administracions titulars de la xarxa interurbana, com també concessionaris d'autopistes, per tal d'aprofitar els sensors i radars existents. Una vegada es disposi de la informació agregada, es podrà determinar quins trams són aquells que requereixen més sensors i/o més radars de velocitat i quins trams són aquells que presenten una major exposició al risc.

---

**Agents implicats:** SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment

**Programació temporal:** 2014-2015

**Indicadors:**

- elaboració del pla de cobertura de radars de velocitat
- % de trams coberts en relació amb les 240 vies amb major demanda
- km de via interurbana controlats per radars

---

### ACCIÓ 1.2.2.2 Estendre el control de la velocitat mitjana per trams

El Pla de cobertura de cinemòmetres haurà de concretar les diferents metodologies per fer el control i seguiment de la velocitat. Un mètode que s'ha demostrat molt eficaç en els països líders en matèria de seguretat viària ha estat el control de la velocitat mitjana per trams.

La Llei 18/2009, de 23 de novembre, que modifica la Llei de trànsit i seguretat viària, incorpora aquesta mesura, ja iniciada de forma incipient a la xarxa catalana durant el PSV anterior. Des de l'SCT es preveu instal·lar aquests controls de velocitat mitjana per trams.

---

**Agents implicats:** SCT, titulars de la xarxa viària catalana

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:**

- nre. de km amb control automàtic de la velocitat
- nre. de sancions imposades amb aquest procediment

---

### ACCIÓ 1.2.2.3 Mantenir la metodologia per reduir la velocitat excessiva

Durant el PSV anterior es va introduir la metodologia per reduir velocitats excessives, actuació que es vol continuar en el proper període 2014-2016.

---

*Agents implicats:* SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. d'onades efectuades, dies i hores efectives i agents participants  
– nre. de denúncies imposades durant les onades

---

### ACCIÓ 1.2.2.4 Realitzar campanyes de vigilància, control i conscienciació de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva

Cal continuar amb la política preventiva de vigilància i control de la velocitat com a factor de risc, que l'SCT porta a terme conjuntament amb els Mossos d'Esquadra i les policies locals.

Igualment, l'SCT impulsarà i coordinarà diferents campanyes divulgatives amb l'objectiu de fomentar la conscienciació de la població envers la seguretat viària i la velocitat excessiva.

En relació amb la velocitat la població diana és el conjunt de la societat, tot i que determinades franges d'edat i gènere compten amb un major nombre d'usuaris que excedeixen els límits de velocitat establerts.

Es proposa, doncs, realitzar campanyes orientades a tots els conductors, que mostrin els possibles efectes de la velocitat excessiva.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de campanyes efectuades  
– nre. de visualitzacions del material audiovisual (canal SCT YouTube)

---

### ACCIÓ 1.2.2.5 Analitzar l'efecte de la introducció de la velocitat màxima variable en els accessos a Barcelona

La política de la velocitat variable en el cas de les vies d'accés a Barcelona ha provocat una modificació en relació amb les hores de congestió i la velocitat de circulació.

La implementació de la política de velocitat variable va tenir lloc a partir de març de 2011, quan alguns dels trams viaris amb una limitació de 80 km/h (24,7 km respecte del total de 78 km d'accés a la ciutat de Barcelona) van començar, de forma gradual, a tenir una velocitat màxima entre els 90 i els 120 km/h. Està previst que la política de senyalització variable es completi l'any 2014.

A partir de l'any 2015, doncs, es podrà observar amb rigor els efectes d'aquesta política sobre l'accidentalitat. Caldrà combinar l'anàlisi de l'accidentalitat amb altres factors com la congestió, la velocitat, l'entrada en vigor del carnet per punts o d'altres factors que puguin incidir.



---

*Agents implicats:* SCT

---

*Programació temporal:* 2015-2016

---

*Indicadors:* – evolució de la velocitat mitjana en les vies senyalitzades amb velocitat màxima variable  
– evolució del nombre d'accidents amb morts i ferits greus en aquestes vies

---

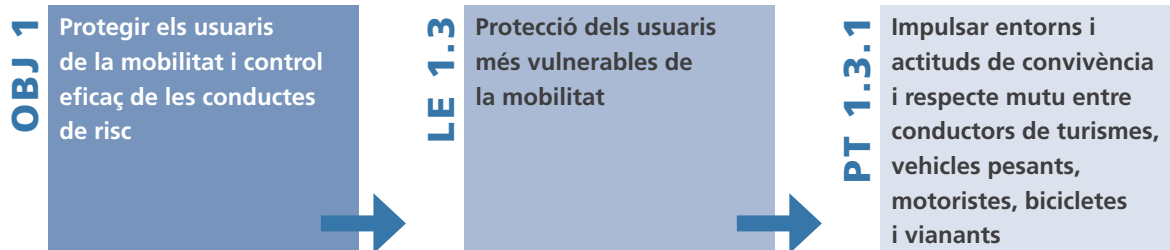
### ACCIÓ 1.2.2.6 Col·laborar amb les companyies asseguradores i altres entitats per premiar el bon comportament en la circulació

L'SCT, en la seva línia de promoure les bones pràctiques en la conducció a la xarxa viària, promourà amb les companyies asseguradores i altres entitats accions beneficioses per a aquells conductors i conductores que no hagin tingut cap accident i tampoc hagin estat denunciats per les policies de trànsit.

*Agents implicats:* SCT, companyies d'assegurances, entitats socials

*Programació temporal:* 2014-2016

*Indicadors:* – nre. de conductors beneficiats



### ACCIÓ 1.3.1.1 Millorar la compatibilitat dels usuaris vulnerables en l'ús de les infraestructures viàries

Les distàncies inferiors a 3 quilòmetres entre nuclis, amb orografia plana i condicions de seguretat i comoditat adients, determinats col·lectius les poden fer a peu. Les distàncies de fins a 8 quilòmetres també es poden fer amb bicicleta. La situació actual, però, sovint no convida a fer aquests trajectes caminant o amb bicicleta, per la manca de condicions de seguretat i comoditat. Per superar aquesta situació, es proposa millorar els itineraris de vianants interurbans entre nuclis urbans propers (menys de 3 quilòmetres), per tal de garantir que els desplaçaments a peu i amb bicicleta disposin d'un espai còmode i segur, segregat de la xarxa viària.

En aquest sentit, caldrà identificar quins són els nuclis urbans que reuneixen aquests requisits, per tal de coordinar les actuacions necessàries (entre les diputacions, els ajuntaments respectius i els titulars de la xarxa viària), i així poder executar les actuacions pertinents que garanteixin una connexió segura amb mitjans no motoritzats. Caldrà iniciar les actuacions de segregació d'usos a la xarxa amb alt nivell de trànsit de pas o vehicles pesants. Igualment, caldrà ajustar-se a les disposicions que marqui la directiva europea que s'aprovarà per millorar les condicions de visibilitat dels vehicles pesants en les seves maniobres i girs. Aquesta problemàtica és més greu en trànsit suburbà o de transició, urbà-interurbà i viceversa.

D'altra banda, també cal garantir unes condicions d'accés a peu al transport públic adequades, tant als nodes principals de transport públic (estacions d'autobús i de tren) com a la resta de parades d'autobús, especialment en àmbit interurbà. En aquest sentit, per incrementar l'ús dels mitjans sostenibles tot garantint la seguretat dels seus usuaris, es proposa estudiar i valorar la qualitat dels itineraris de vianants d'accés a les estacions ferroviàries, així com a la resta de parades d'autobús interurbanes (començant per aquelles vies amb alt nivell de trànsit de pas o vehicles pesants), tot establint propostes per tal d'esmenar les dificultats actuals.



Cal dedicar una atenció especial a les connexions a peu entre els diferents transports públics, minimitzant les distàncies a recórrer a peu i dignificant els itineraris, per tal de potenciar la intermodalitat.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment, ajuntaments
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de km a la xarxa viària intervinguts per a la millora de la seguretat dels mitjans no motoritzats

---

### **ACCIÓ 1.3.1.2** Col·laborar amb els ajuntaments per a l'extensió de zones de vianants i zones 30 en els nuclis urbans

La velocitat de circulació és un element determinant de la lesivitat en cas d'accident. A una velocitat de 30 km/h el risc de mort del vianant és del 10%, mentre que a 80 km/h un atropellament generalment és mortal. Per tant, cal col·laborar amb els ajuntaments per limitar la velocitat allà on hi ha més accidents (nuclis urbans), amb col·lectius vulnerables especialment implicats (infants i gent gran); és una mesura que pot resultar molt eficaç a l'hora de reduir les morts i els ferits greus a causa d'atropellament.

La velocitat en els nuclis urbans acostuma ja a ser baixa, perquè l'existència de cruïlles semaforitzades i diferents interferències no permeten que s'assoleixin velocitats constants elevades. No obstant això, tal com mostren els controls de velocitat, en determinades vies hi ha conductors que tendeixen fins i tot a sobrepassar el límit de 50 km/h.

La senzillesa de la mesura i la seva afectació limitada sobre els usuaris de la xarxa viària local (ja que l'afectació sobre el temps del viatge en recorreguts urbans pot resultar mínima) ha provocat que nombrosos països europeus estiguin aplicant aquestes mesures de limitació de la velocitat en vies que no formen part de la xarxa bàsica (aquestes es mantenen a 50 km/h).

A més de reduir el nombre d'accidents i la lesivitat d'aquests, la menor velocitat també redueix el soroll provocat pel trànsit, millora la qualitat de l'aire i redueix les emissions de CO<sub>2</sub>. D'altra banda, la limitació de velocitat a 30 km/h permet una cohabitació segura entre els vehicles motoritzats i la bicicleta, podent evitar així la construcció d'una infraestructura segregada.

Mitjançant els plans locals de seguretat viària i els plans de mobilitat urbana es promouen estudis d'implementació de zones 30, així com l'anàlisi de les actuacions a realitzar a les travesseres urbanes, per tal de, si escau, transformar-les en zones 30.



Més informació sobre la campanya europea: <http://en.30kmh.eu/>

---

*Agents implicats:* SCT, entitats locals

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- nre. de municipis amb un 50% de les vies (km) com a mínim amb limitacions de velocitat a 30 km/h o inferior
- evolució de l'accidentalitat amb morts i ferits greus als carrers on s'ha aplicat la mesura, diferenciant l'atropellament

---

### **ACCIÓ 1.3.1.3** Estudiar l'exposició al risc dels col·lectius més vulnerables per poder aplicar mesures específiques per reduir accidents en aquests col·lectius

Les estadístiques d'accidentalitat mostren que els col·lectius més vulnerables són els infants i la gent gran, que es desplacen principalment a peu, i els vehicles de dues rodes.

En relació amb la població escolar i la gent gran, preveure una ciutat per a tothom significa poder dur a terme una política correcta per a la millora general de la mobilitat i, en particular, per a col·lectius amb unes condicions especials. No es tracta només de la supressió de les barreres arquitectòniques o el condicionament de l'espai viari donant més qualitat als viatges a peu, sinó que cal incorporar **programes específics de millora en desplaçaments quotidians concrets**, com ara els trajectes dels escolars i els seus acompanyants a l'escola ('camins escolars').

En aquest sentit, els estudis de **camins escolars** tenen com a objectius:

- Determinar la situació inicial d'exposició al risc en què es troba el camí escolar i l'entorn dels centres escolars
- Plantejar propostes per millorar l'itinerari que fan els alumnes (i els seus acompanyants) per anar a l'escola
- Resoldre les problemàtiques del repartiment de l'espai viari en els carrers més utilitzats pels escolars

A banda dels itineraris d'accés a l'escola, cal analitzar també les **proximitats dels centres socials, culturals i esportius que atrauen diàriament tant infants com gent gran**, per tal de garantir una seguretat viària adequada en l'entorn més immediat d'aquests equipaments.

Des de l'SCT s'establirà una **metodologia bàsica** sobre quins són els temes d'anàlisi i els **criteris d'actuació**, tant en relació amb els camins escolars com amb els equipaments genèrics d'atracció de gent gran i infants.

Finalment, donat l'ús cada vegada més destacat de la bicicleta i, per tant, la seva implicació sobre l'accidentalitat, es proposa fer un **estudi específic d'exposició al risc de la bicicleta**, tal com ja va elaborar l'SCT durant l'anterior PSV en relació amb la motocicleta i el ciclomotor.



---

*Agents implicats:* SCT, entitats locals, Departament d'Ensenyament, diputacions, FaPaC

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- nre. d'escoles que han participat en un programa de 'camí escolar'
- evolució dels atropellaments d'infants i gent gran
- elaboració de l'estudi específic d'exposició al risc de la bicicleta

---



#### ACCIÓ 1.3.1.4 Fer un estudi general d'accidentalitat d'usuaris vulnerables: vianants i ciclistes

A les carreteres interurbanes, els usuaris vulnerables amb major impacte en la seguretat viària són, d'una banda, els vehicles de motor de dues rodes (motos i ciclomotors) i, d'altra banda, les bicicletes. Quant a les zones urbanes, la problemàtica recau també en els vianants, la presència dels quals és molt significativa.

Per aprofundir en la seguretat d'aquests usuaris, des del Departament de Territori i Sostenibilitat, en col·laboració amb l'SCT, es treballa en mesures per reduir l'accidentalitat d'aquests dos col·lectius a les carreteres catalanes i s'impulsarà l'elaboració d'un estudi general d'accidentalitat d'usuaris vulnerables: vianants i ciclistes.

---

*Agents implicats:* Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Mossos d'Esquadra

---

*Programació temporal:* 2014-2015

---

*Indicadors:*

- nre. d'accidents amb usuaris vulnerables implicats
- evolució dels accidents
- elaboració de l'estudi general d'accidentalitat d'usuaris vulnerables: vianants i ciclistes

---

#### ACCIÓ 1.3.1.5 Elaborar un pla d'actuacions de carreteres compartides

El Departament de Territori i Sostenibilitat, conjuntament amb altres titulars de les vies, està desenvolupant estudis i mesures per a la millora de la seguretat viària en aquelles carreteres o aquells trams de la xarxa on hi ha forta interacció entre vehicles motoritzats i bicicletes.

Es treballa en la conscienciació del concepte de carreteres compartides per a vehicles motoritzats i bicicletes de la mà del sector en el marc de la Mesa de la Bicicleta.

El pla d'actuacions de carreteres compartides inclou actuacions de baix cost.

Un exemple d'aquestes actuacions és la senyalització d'itineraris de carreteres compartides que consisteix en la col·locació de senyals informatius que recorden la necessitat de mantenir la distància d'un metre i mig entre els vehicles motoritzats i les bicicletes.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, altres titulars de les vies interurbanes (diputacions, Ministeri de Foment)

---

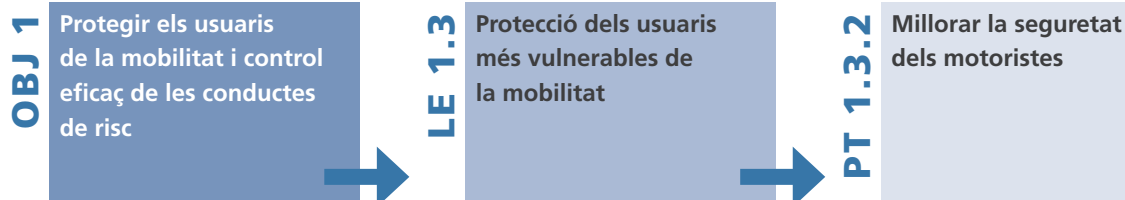
*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. d'accidents amb bicicletes implicades
- nre. de km a la xarxa viària en què s'ha actuat per a la millora de la seguretat dels ciclistes

---



#### ACCIÓ 1.3.2.1 Aplicar mesures per reduir els accidents amb implicació de motocicletes i ciclomotors

A Catalunya, l'ús de la motocicleta està molt arrelat a la mobilitat de les persones, tant per al desplaçament al lloc de treball com per al gaudi en els moments d'oci. Les motocicletes i els ciclomotors participen a Catalunya en un 10% de la mobilitat, però estan presents en el 39% dels accidents amb morts i ferits greus.

L'estudi específic sobre la motocicleta i el ciclomotor que va fer l'SCT durant el PSV 2011-2013 va concretar un seguit de mesures per reduir l'accidentalitat d'aquests vehicles.

És per això que el juliol del 2013 l'SCT va constituir un grup de treball sobre motocicletes, amb una alta participació de les administracions i d'experts. El Grup de Treball de Motocicletes neix amb l'objectiu de focalitzar la reducció de la sinistralitat en aquest àmbit.

Aquest Grup de Treball ha proposat un seguit de mesures per reduir l'accidentalitat de les motocicletes i ciclomotors. Aquestes mesures es detallen en aquest apartat i en els apartats següents.

- Es duran a terme estudis per tal d'efectuar accions de recerca, innovació i prevenció de la seguretat viària en les motocicletes.
- Investigació en profunditat sobre els accidents mortals i molt greus que es produeixen a la xarxa viària urbana, periurbana o interurbana de Catalunya amb equips especialitzats de recull d'informació i de reconstrucció dels accidents produïts que permetin intervenir amb urgència i prendre decisions correctores o preventives al més aviat possible. Així mateix es millorarà la recollida de la informació en els comunicats d'accident i es fixaran les dades a obtenir dels accidents més greus en què estiguin implicades motocicletes per facilitar la qualitat de les recerques.
- L'SCT promourà –als òrgans competents– aquelles modificacions legislatives sobre els requisits per obtenir el permís de conduir de motocicletes que consideri convenients i que tendeixin a la millora de la seguretat viària.
- Realització de congressos, jornades i seminaris amb entitats, organitzacions i agents implicats en la seguretat viària del motorista.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament d'Economia i Coneixement, Mossos d'Esquadra, policies locals

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – creació de la Càtedra  
– canvis en els comunicats d'accident de trànsit

---

### **ACCIÓ 1.3.2.2 Col·laborar amb els municipis, mitjançant els PLSV, per reduir els accidents de motocicletes i ciclomotors a les àrees urbanes**

L'SCT treballarà de forma conjunta amb els municipis, mitjançant els plans locals de seguretat viària i amb la col·laboració d'experts, per reduir l'accidentalitat de les motocicletes (més zones avançades, espais d'aparcament senyalitzat, ressals al ferm...).

Igualment, l'SCT promourà la realització d'un estudi sobre la millora de la seguretat a les interseccions urbanes que prevegi aspectes de disseny i visibilitat, incloses les rotondes. En aquest estudi es prioritzarà l'anàlisi de la problemàtica de les cruïlles semaforitzades i de les col·lisions laterals en canvi de fase, girs a l'esquerra en vies de dos sentits i vies urbanes de trànsit dens amb calçades separades.

---

*Agents implicats:* SCT, diputacions, ajuntaments

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de PLSV  
– realització de l'estudi sobre millora de la seguretat a les interseccions

---

### **ACCIÓ 1.3.2.3 Fer propostes de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motociclistes**

L'SCT col·laborarà amb els titulars de les infraestructures viàries per promoure mesures específiques de seguretat dels motociclistes tenint en consideració les característiques dels accidents amb motocicleta produïts en trams conflictius per tal de facilitar la interpretació de revolts i evitar les sortides de via, per dotar els vorals del màxim espai de seguretat, per millorar la senyalització a les interseccions, per disposar elements que dificultin els avançaments en vies que revesteixin perillositat (més mitjaneres) i també tenint en compte els efectes lesius de les tanques de defensa o biondes, el seu disseny o tipologia i la seva ubicació.

Igualment, les administracions responsables de les infraestructures viàries hauran d'establir una dinàmica d'inspecció i actuació urgent que, en el cas d'accidents mortals o molt greus, tinguin en compte les circumstàncies en què s'han produït aquests accidents i les mesures pal·liatives més convenients.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment, entitats locals

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. d'auditories  
– nre. d'intervencions a les infraestructures viàries

---

### **ACCIÓ 1.3.2.4 Promoure les condicions de seguretat de les motocicletes i ciclomotors**

Es promourà l'ús de motocicletes que gaudeixin de les millors tecnologies en els sistemes de seguretat activa, especialment de tracció, frenada, suspensió i il·luminació, especialment de les que tinguin sistemes de frenada avançada: CBS i ABS.

D'altra banda, l'SCT continuarà amb la campanya ja iniciada l'any 2013 per impulsar la utilització d'elements reflectors entre els motoristes que permetin incrementar que siguin vistos i, per tant, la seva seguretat.

Igualment, l'SCT vigilarà –amb el suport de les ITV– la revisió periòdica de les condicions de seguretat en la circulació de les motocicletes.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, ITV

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. d'elements reflectors repartits

---

### **ACCIÓ 1.3.2.5 Promoure l'educació i formació viària en preconductors i conductors de motocicleta**

Introduir accions específiques sobre els aspectes més importants de les actituds, sensacions i comportaments en el trànsit i en la conducció de dues rodes per al col·lectiu de joves que s'acosten a l'edat de conduir aquest tipus de vehicle.

Promoure sessions formatives especialment dirigides als treballadors que per la seva feina tenen un especial risc viari (missatgers, distribuïdors de menjar calent, repartidors de Correus, etc.) en aquelles empreses que, mitjançant plans de seguretat viària laboral, hagin fixat com a objectiu la disminució dels accidents laborals de trànsit.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, autoescoles

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de classes impartides

---

### ACCIÓ 1.3.2.6 Fer campanyes de sensibilització i control de les motocicletes

L'SCT promourà una campanya específica a favor d'una circulació homogènia i equilibrada on es remarqui l'existència de forts i febles en el trànsit i especialment la vulnerabilitat dels ocupants de les motocicletes. Aquesta campanya advertirà dels riscos de patir un accident i de les mesures de protecció amb equipaments imprescindibles per minvar la severitat de les lesions en cas que es produeixi l'accident.

Les policies de trànsit continuaran portant a terme actuacions per detectar aquelles conductes que posin en risc la seguretat i que infringeixin la legislació vigent, especialment l'excés de velocitat i la conducció temerària o negligent.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, entitats locals, Mossos d'Esquadra, policies locals
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– % de mesures iniciades – % de mesures finalitzades – evolució de l'accidentalitat de motocicletes i ciclomotors

---

### ACCIÓ 1.3.2.7 Augmentar els controls PREMOT

Els controls PREMOT són controls específicament orientats a motocicletes, en els quals s'inspeccionen tots els aspectes relacionats amb el conductor (permisos de conduir, consum d'alcohol o altres substàncies, etc.), documentació de la motocicleta (assegurances, ITV, fitxa tècnica...) i condicions tècniques del vehicle (estat dels pneumàtics, enllumenat, matrícules...), com també l'ús dels elements de protecció necessaris (casc, bàsicament). És a dir, es fa un control integral del vehicle i el conductor.

Aquests controls es duen a terme preferentment en grans esdeveniments o concentracions relacionats amb el món del motociclisme i també a les èpoques de més circulació d'aquests vehicles, com són des de l'inici de la primavera fins a finals de la tardor i, especialment, el cap de setmana. Les vies escollides són les de major intensitat de circulació de motocicletes, generalment pel seu atractiu per a aquests conductors, i les de sinistralitat més alta.

Els controls PREMOT s'acostumen a complementar amb controls de velocitat en els mateixos trams de carretera i també amb controls amb bancs de potència per comprovar l'adequació del vehicle a la fitxa tècnica i al permís del conductor.

Finalment, en aquests mateixos controls s'aprofita sovint per fer pedagogia d'una conducció segura facilitant informació als usuaris i de vegades material pedagògic lliurat per l'SCT.

Es proposa augmentar la intensitat i freqüència dels controls PREMOT a la xarxa viària catalana.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Mossos d'Esquadra
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de controls PREMOT a l'any

---

### ACCIÓ 1.3.2.8 Analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura

El Departament de Territori i Sostenibilitat impulsarà un estudi per analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura.

Amb aquesta anàlisi es podrà definir el tipus de mesures per a la millora de la seguretat viària dels vehicles de motor de dues rodes com a usuaris vulnerables amb gran impacte en la seguretat viària, amb l'objectiu de reduir-ne l'accidentalitat i el nombre de víctimes.

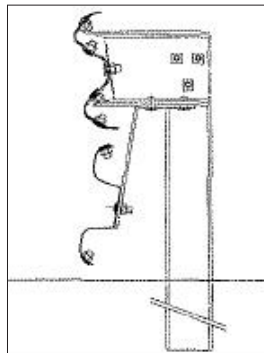
<b>Agents implicats:</b>	Departament de Territori i Sostenibilitat, Mossos d'Esquadra, SCT
<b>Programació temporal:</b>	2014
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nre. d'accidents amb motocicletes implicades</li> <li>- evolució dels accidents amb motocicletes</li> <li>- realització de l'estudi sobre anàlisi de l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura</li> </ul>

**ACCIÓ 1.3.2.9 Fer actuacions específiques de millora de la infraestructura per a motocicletes a la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya**

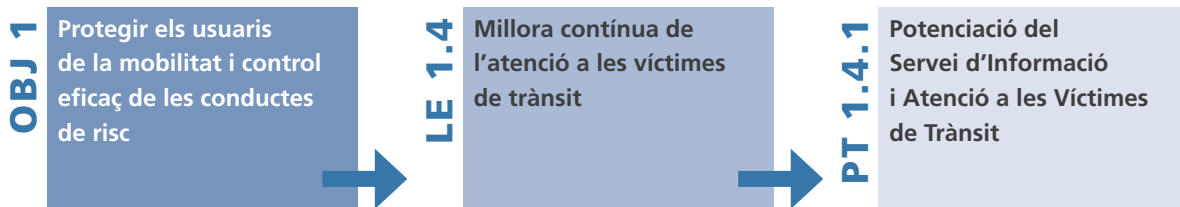
El Departament de Territori i Sostenibilitat actuarà de forma específica en els trams més sensibles pel que fa a la seguretat viària de motocicletes de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya.

Tal com s'ha fet en anys anteriors, s'impulsaran projectes específics de sistemes de protecció de motoristes (SPM), així com altres tipus d'actuacions de millora.

El sistema per a la protecció de motoristes (SPM) és un faldó continu que s'instal·la sota una barrera per a la protecció dels motoristes en cas de col·lisió. Aquest faldó evita tant l'impacte directe del motorista contra el suport de les barreres com el pas del cos del motorista pel forat que deixen aquestes barreres.



<b>Agents implicats:</b>	Departament de Territori i Sostenibilitat, Mossos d'Esquadra, SCT
<b>Programació temporal:</b>	2015-2016
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- km d'SPM instal·lats</li> <li>- nre. de projectes</li> </ul>



**ACCIÓ 1.4.1.1 Potenciar i millorar el SIAVT**

El Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit té com a objectiu fonamental millorar la qualitat de vida de les persones directament afectades per accidents de trànsit i els seus familiars. Des de les administracions cal destacar el reconeixement social de les víctimes, atendre-les i donar respostes, a la vegada que han d'ajudar a difondre la seva tasca en la prevenció d'accidents de trànsit.

Durant l'anterior PSV 2011-2013 es va posar en marxa aquest servei (març de 2012). El període 2014-2016 ha de servir per avançar en el desplegament i consolidar els objectius del SIAVT.

---

*Agents implicats:* SCT, entitats i associacions de víctimes

---

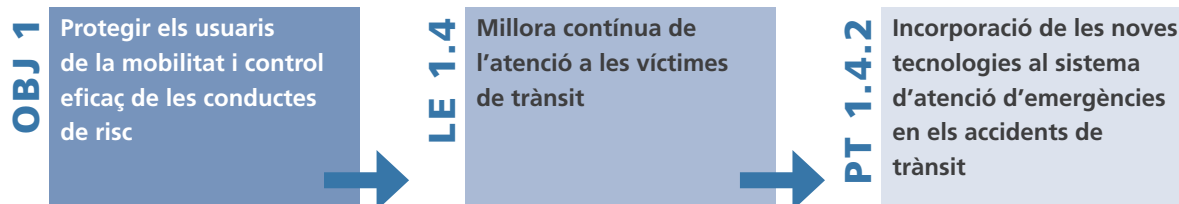
*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. de consultes de víctimes i d'afectats
- nre. d'associats

---



#### **ACCIÓ 1.4.2.1** Crear i mantenir un sistema d'anàlisi georeferenciada del temps d'assistència a les persones accidentades (e-call)

Una gestió adequada de l'accident després de l'impacte esdevé determinant a l'hora de reduir la gravetat de les lesions i fins i tot de garantir la supervivència de la persona. Els sistemes de notificació dels accidents i el temps d'assistència per part dels diferents serveis a les persones accidentades han de resultar cada vegada més àgils i efectius. No obstant això, cal ser conscients de les limitacions existents en determinats indrets de la xarxa viària catalana.

En aquest sentit, es planteja la necessitat de crear una **base de dades en què s'analitzin les dades geogràfiques dels accidents i dels centres assistencials**, que inclogui la informació dels diferents cossos de seguretat i assistència (Mossos d'Esquadra, Bombers, SEM) i que determini **quines zones de la xarxa viària presenten un temps de resposta insuficient** (per la distància o les condicions d'accés o del trànsit). A partir d'aquesta base de dades caldrà definir mesures per millorar els temps de reacció.

D'altra banda, es proposa **introduir l'e-call**, una iniciativa de la Comissió Europea per proporcionar ajuda ràpida als ocupants d'un vehicle implicat en un accident de trànsit a qualsevol part de la Unió Europea. El projecte consisteix en la instal·lació d'un dispositiu en el vehicle perquè en cas d'accident els sensors (generalment els mateixos que despleguen el coixí de seguretat) iniciïn de forma automàtica una trucada al 112. Al mateix temps, s'envia un conjunt de dades a l'operador del centre 112, com ara la localització geogràfica, la direcció del vehicle, el tipus de vehicle, el temps de l'accident...

En l'àmbit europeu s'espera que el potencial de l'e-call sigui salvar 2.500 vides cada any i reduir la gravetat de les seqüeles dels ferits en un 10-15% dels casos, una vegada estigui instal·lat a tots els vehicles. A partir de l'any 2015 tots els vehicles nous que es vinguin dins la Unió Europea disposaran de l'e-call.

Igualment, es preveu consolidar a tot Catalunya el codi d'identificació i classificació de la gravetat dels pacients (Codi PPT), impulsat pel Departament de Salut, per optimitzar el trasllat dels pacients als centres hospitalaris adients.

---

*Agents implicats:* Departament d'Interior, Departament de Salut

---

*Programació temporal:* 2014 (creació base de dades), 2015-2016 (implementació de l'e-call)

---

*Indicadors:*

- evolució dels temps d'assistència a les persones accidentades (anàlisi per àmbits territorials funcionals)
- evolució del nombre de morts i ferits greus i comparació entre els ocupants de vehicles implicats en accidents que disposen d'e-call i els que no

---



### ACCIÓ 2.1.1.1 Organitzar un fòrum de seguretat viària

Per tal d'aprofundir sobre diferents temàtiques específiques en l'àmbit de la seguretat viària, es proposa organitzar unes jornades col·loqui periòdiques, on estiguin convidats diferents col·lectius professionals que treballen amb la seguretat viària, tant en l'àmbit públic com privat, en l'àmbit docent i de recerca.

*Agents implicats:* SCT, entitats locals, Mossos d'Esquadra, policies locals, titulars de les carreteres, associacions de víctimes, col·legis professionals, etc.

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*  
 – nre. de jornades celebrades  
 – nre. d'assistents a les jornades

### ACCIÓ 2.1.1.2 Cooperar amb els governs locals

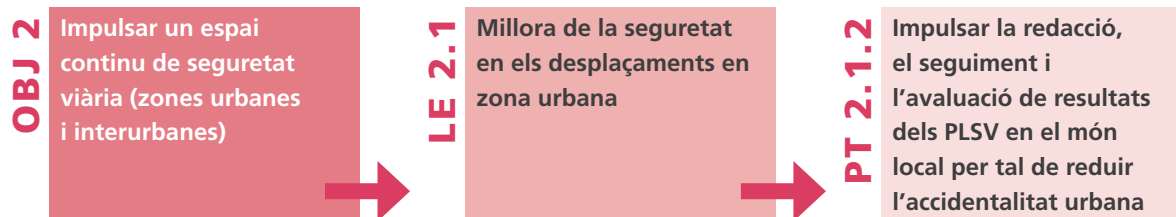
L'SCT vol col·laborar amb els ajuntaments per tal de reduir la sinistralitat en l'àmbit urbà.

Aquesta col·laboració s'instrumentalitzarà mitjançant un conveni marc en seguretat viària entre l'SCT i l'Ajuntament mitjançant el qual l'Ajuntament es comprometrà a comunicar les dades d'accidentalitat amb víctimes del seu municipi i l'SCT oferirà diferents serveis per col·laborar i cooperar en la reducció d'accidents de trànsit (elaboració de plans locals de seguretat viària, cessió d'etilòmetres i cinemòmetres, parcs infantils d'educació viària, compra d'equips de detecció de drogues, etc.).

*Agents implicats:* SCT, ajuntaments, policies locals

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*  
 – nre. de convenis marc signats



### ACCIÓ 2.1.2.1 Impulsar la incorporació de la seguretat viària en els plans de mobilitat urbana sostenible

L'accidentalitat és analitzada en els plans de mobilitat urbana (PMU) de forma gairebé tangencial, com una externalitat del sistema de mobilitat.

Es proposa distribuir el Manual de bones pràctiques de l'SCT, que actualment s'annexa a tots els PLSV, entre tots els municipis que elaboren un PMU. El Manual incorpora exemples pràctics de disseny de la via pública, que caldria introduir de cara a les mesures del PMU i els projectes d'urbanització.

*Agents implicats:* SCT, ajuntaments, diputacions

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:* – nre. de manuals de bones pràctiques distribuïts entre els municipis que elaboren el PMU

### ACCIÓ 2.1.2.2 Impulsar plans locals de seguretat viària en els municipis amb menys de 20.000 habitants, així com fer-ne el seguiment, l'avaluació i l'actualització

Des de l'any 2006, en l'àmbit local l'SCT elabora plans locals de seguretat viària (PLSV).

Els plans locals de seguretat viària tenen com a objectiu reduir el nombre de víctimes per accident de trànsit, reduir el nombre d'accidents amb víctimes, coordinar diferents àrees de l'Ajuntament en tasques contra la sinistralitat, concretar un eix d'actuacions a favor de la seguretat viària i elaborar mesures per tal d'aconseguir els objectius plantejats.

Fins l'any 2013 s'han elaborat un total de 156 PLSV, que inclouen tots els municipis de més de 20.000 habitants, capitals de comarca i altres municipis que ho han sol·licitat. En total, els municipis on s'ha elaborat un PLSV representen el 81,4% de la població catalana.

Per al trienni 2014-2016 es preveu dotar de PLSV tots aquells municipis que tenen una població entre 10.000 i 20.000 habitants i encara no n'han elaborat cap, així com tots aquells municipis que ho sol·licitin.

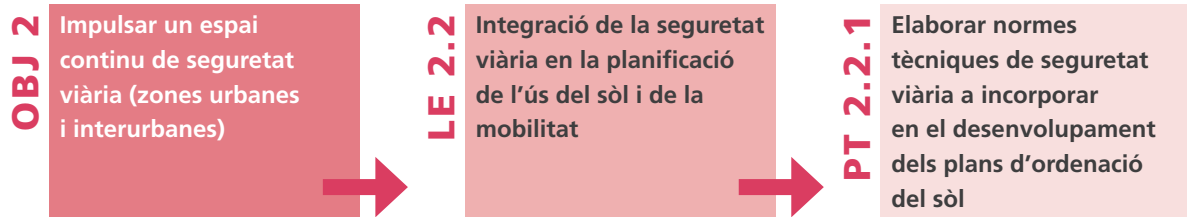
Igualment, la Diputació de Barcelona ofereix als ajuntaments fer estudis de seguretat viària en el seu catàleg de serveis i activitats.

*Agents implicats:* SCT, diputacions, ajuntaments

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:* – nre. de PLSV aprovats  
– nre. de seguiments de PLSV  
– nre. de PLSV avaluats i actualitzats



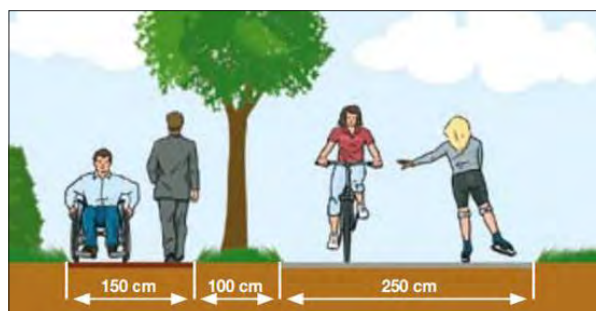


### ACCIÓ 2.2.1.1 Incorporar elements de seguretat viària en la revisió del Decret 344/2006

El Decret 344/2006 determina els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG); estableix les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, i concreta les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

L'article 4 del Decret determina les directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació, tot concretant les amplades mínimes dels carrers segons la seva funcionalitat i els pendents màxims a considerar. En aquest sentit, es proposa que la revisió d'aquest article també incorpori les directrius relacionades amb la seguretat viària (disposició d'orelles en els passos de vianants, amplades de carrils segons la velocitat permesa, elements que garanteixen la seguretat viària de les parades d'autobús).

De fet, es constata que alguns d'aquests estudis determinen afectacions a la xarxa viària interurbana, i des de l'SCT cal poder prendre decisions sobre la gestió del trànsit. Caldria, per tant, que l'SCT emetés informe sobre aquests estudis en el cas que es prevegi una afectació sobre la xarxa viària interurbana, sobretot en el cas de les implantacions singulars (centres comercials, esdeveniments esportius...).



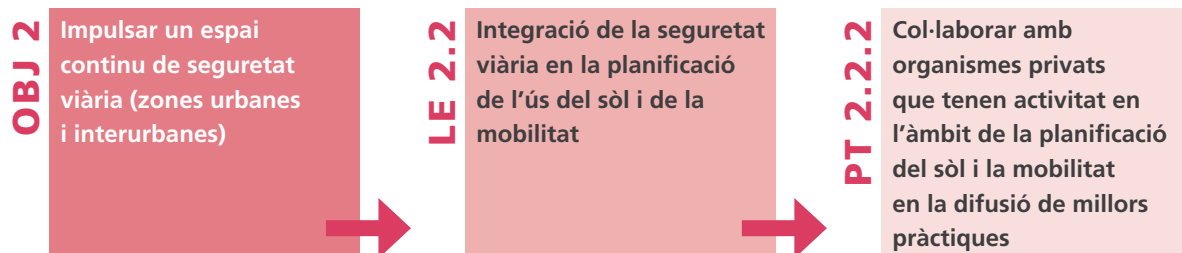
En relació amb la bicicleta, caldrà considerar el contingut del *Manual per al disseny de les vies ciclistes a Catalunya* (2009), que resulta interessant per conèixer les diferents tipologies de vies ciclables, així com les característiques constructives, la senyalització necessària, el manteniment, etc.

**Agents implicats:** SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat

**Programació temporal:** 2015-2016

**Indicadors:**

- nre. de criteris incorporats al Decret
- nre. d'EAMG que incorporen aquests criteris



#### ACCIÓ 2.2.2.1 Fer jornades tècniques sobre bones pràctiques de seguretat viària als col·legis professionals, universitats, etc.

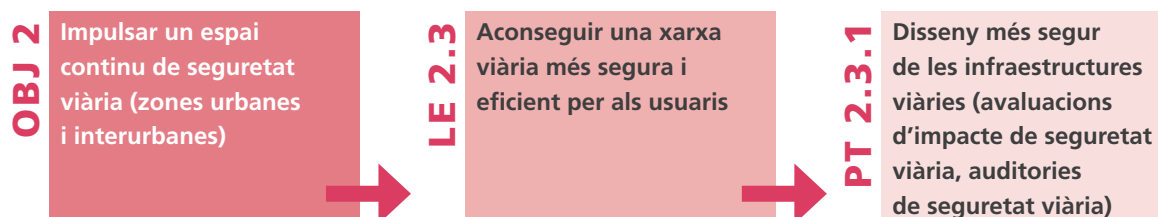
Des de les diferents administracions ja fa anys que es promou que l'intercanvi de bones pràctiques cada any es dugui a terme en l'àmbit de Catalunya (i en altres àmbits) d'una manera sistematitzada, a través de la celebració de jornades periòdiques organitzades pels col·legis professionals implicats directament o indirectament en matèria de seguretat viària.

*Agents implicats:* SCT, col·legis professionals

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- nre. de jornades celebrades
- nre. d'assistents a les jornades



#### ACCIÓ 2.3.1.1 Promoure avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons la Directiva europea 2008/96/CE

Per tal de donar compliment a la Directiva europea de gestió de la seguretat en infraestructures viàries (2008/96/CE), en les fases de planificació i projectes de les infraestructures viàries catalanes les diferents administracions titulars de la xarxa viària interurbana, en col·laboració amb l'SCT, promouran l'impuls de l'aplicació dels procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i les auditories de seguretat viària. L'objectiu és conèixer les condicions de seguretat viària de les infraestructures (tant les existents com les de nou disseny) i poder executar accions de seguretat viària i accions preventives. Les condicions de seguretat de la via s'hauran de justificar també en casos de meteorologia adversa. Les condicions de neu, gel, vent o boira sovint són causa d'accidents de trànsit greus, pels quals la via o d'altres factors no suposen una ajuda.

*Agents implicats:* SCT, administracions titulars de la xarxa interurbana i travesseres

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- % de km auditats respecte del total de la xarxa viària
- nre. i % de vies auditades per titular

### ACCIÓ 2.3.1.2 Establir nous criteris d'implantació de sistemes de separació de carrils en carreteres convencionals

En termes d'innovació i recerca en noves tendències de seguretat viària, el Departament de Territori i Sostenibilitat treballa en la possibilitat d'implantar separadors o sistemes de contenció a la mitjana d'alguns trams de carreteres convencionals sensibles d'una sola calçada.

S'està elaborant un estudi per tal de reduir els xocs frontals en carreteres 1+1 convencionals, establint nous criteris d'implantació de separació de carrils.

S'estudiarà el sistema amb barrera mòbil.

També conjuntament amb l'SCT s'analitzarà l'evolució de l'accidentalitat en els trams de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya on actualment hi ha algun tipus de mesura de separació.

---

*Agents implicats:* Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT

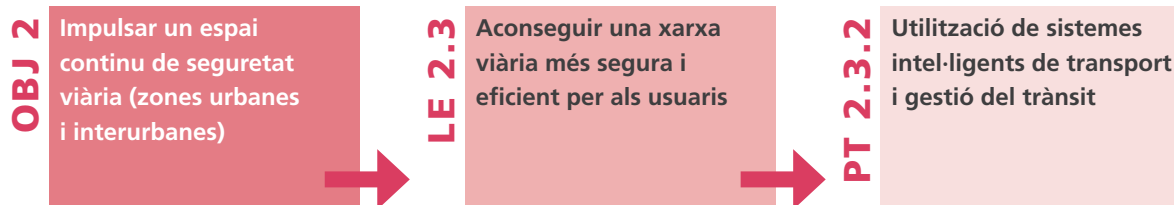
---

*Programació temporal:* 2014

---

*Indicadors:* – nre. d'accidents frontals  
– realització de l'estudi

---



### ACCIÓ 2.3.2.1 Implementar un nou equipament per a la gestió segura del trànsit, per millorar els sistemes de monitoratge i difusió de la informació i optimitzar els protocols i la infraestructura de comunicació V2V i V2I

Els sistemes cooperatius V2I i V2V suposen una gran oportunitat per millorar la seguretat viària, per gestionar la demanda del trànsit tot millorant la informació disponible sobre l'estat del trànsit de tota la xarxa. És important que la informació dels accidents es pugui relacionar amb la informació sobre la mobilitat a la xarxa viària, amb l'objectiu d'obtenir indicadors d'exposició que possibilitin una modelització de l'accidentalitat, així com informació de detall que permeti abordar problemàtiques específiques de seguretat viària. En aquest sentit, la implementació dels diferents sistemes cooperatius I2I, V2I i V2V facilita el creuament de les diferents fonts de dades.

L'SCT preveu aplicar i impulsar aquestes eines, tot millorant els sistemes de monitoratge i difusió de l'estat del trànsit en temps real, i establint els protocols i les infraestructures de comunicació entre els vehicles i els sistemes d'informació del trànsit de l'SCT (V2I) i la cooperació i l'intercanvi d'informació vehicle a vehicle (V2V).

Per tal de dur a terme totes aquestes tasques cal crear un Sistema d'Informació de Mobilitat i de Trànsit (SIMT), capaç d'oferir la informació adequada que guï el conductor en la presa de decisions, tant abans d'iniciar el viatge com durant aquest, i que doni servei com a mínim a tot el territori català.

---

*Agents implicats:* SCT, titulars de la xarxa viària catalana

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – creació del SIMT  
– nre. d'usuaris del SIMT

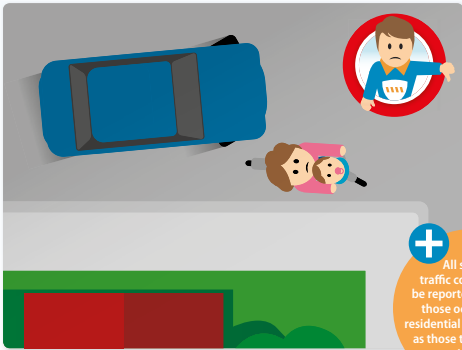
---

**ACCIÓ 2.3.2.2** Crear una aplicació per tal que els usuaris de la via pública puguin definir les possibles situacions subjectives de manca de seguretat viària

Actualment hi ha països de la Unió Europea que disposen d'una aplicació que promou que els usuaris assenyalin la localització dels problemes de seguretat viària amb què es troben.

Es proposa adaptar aquesta aplicació a la realitat catalana, aprofitant aquesta bona pràctica.

**1 AN UNSAFE ROAD TRAFFIC SITUATION**



All sorts of traffic concerns can be reported, including those occurring on residential streets as well as those that occur on motorways.

Unfortunately almost everyone who uses the roads on a regular basis is confronted with an unsafe road traffic situation now and then; either as the result of the actual road layout or dangerous behavior of other road users. The Road Safety Report System has started to gain insight into experiences of unsafety.

**2 MAKING A REPORT**



The combination of ICT and social media allow projects to be carried out with minimal effort: "many hands make light work".

The process begins by simply clicking the exact location on the digital map. Next, by using the smart questionnaire and uploading photos, the details of the unsafe traffic concern can be entered. After completion the report can be posted directly to social media sites.

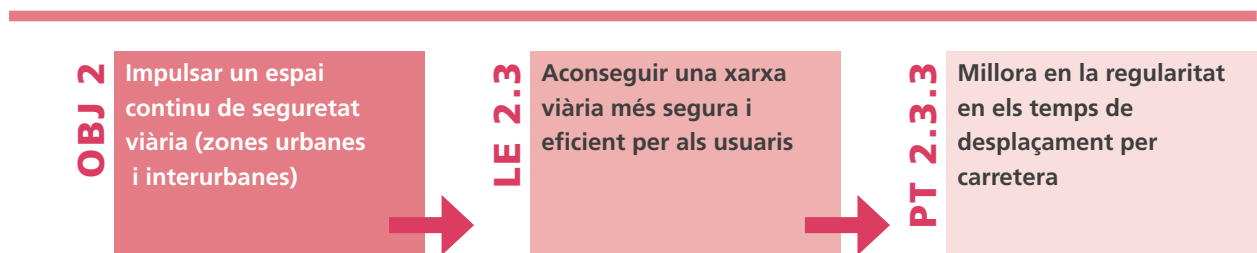
Més informació a:

<http://www.roadsafetyreportsystem.com/>  
<https://viaclick.via.nl/vvn/>

Agents implicats: SCT

Programació temporal: 2015-2016

Indicadors: – nre. de persones que utilitzen l'aplicació  
 – nre. d'entrades a l'aplicació



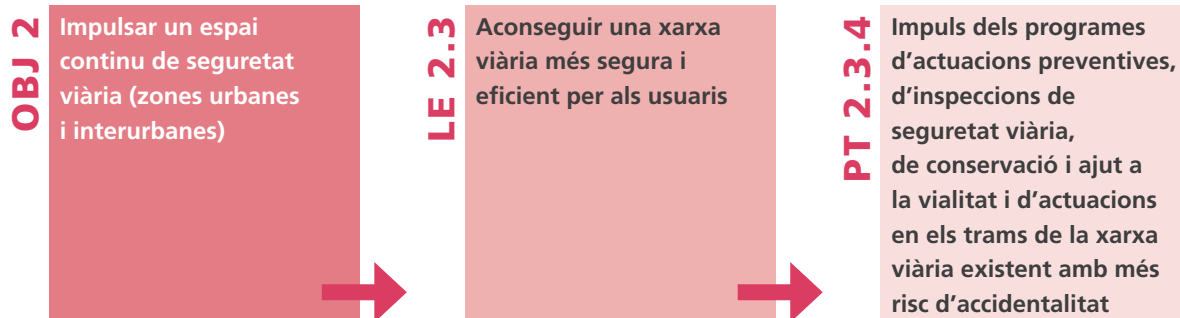
**ACCIÓ 2.3.3.1** Promoure l'ús d'instruments per al control de la demanda de trànsit

L'SCT, en col·laboració amb les administracions titulars de la xarxa viària, ha d'aplicar instruments per tal d'optimitzar l'ús de la xarxa viària. Es proposa aplicar una política tarifària sobre els peatges de forma que el desplaçament en hora vall gaudeixi d'un descompte, per tal que la distribució horària de la mobilitat resulti més homogènia.

Així mateix, es proposa aplicar polítiques informatives sobre els temps de recorregut per diferents vies i possibilitats de realitzar intercanvi modal amb sistemes ferroviaris en determinades estacions amb facilitats d'aparcament d'enllaç (park-and-ride).



<b>Agents implicats:</b>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment, empreses concessionàries d'autopistes, operadors ferroviaris (FGC i Renfe Operadora)
<b>Programació temporal:</b>	2014-2015-2016
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nre. d'actuacions per optimitzar la demanda de trànsit</li> <li>– nre. de localitzacions on s'informa de les alternatives de transport i temps de recorreguts entre diferents vies i diferents mitjans</li> </ul>



#### ACCIÓ 2.3.4.1 Fer un seguiment dels TCA

Hi ha diversos sistemes que analitzen l'accidentalitat en carretera. La tramificació de la xarxa viària sota un entorn de Sistema d'Informació Geogràfica i el posicionament dels accidents, cada vegada més acurat, possibiliten la definició d'un sistema de detecció automàtica de concentració d'accidents. Cal estar atents a l'aplicació de noves metodologies que permetin una anàlisi més acurada de la localització territorial de l'accidentalitat i de les possibles mesures correctores.

Per ara la localització geogràfica de l'accidentalitat a la xarxa de carreteres es basa en la determinació de punts negres o trams amb concentració d'accidents (TCA, trams d'1 quilòmetre on, estadísticament, hi ha una concentració determinada d'accidents). Globalment es determinen uns 275 TCA a la xarxa de carreteres de Catalunya. Els TCA es poden resoldre aplicant mesures de millora de la seguretat en aquestes vies, com ara millorant la visibilitat en interseccions o aplicant mesures de reducció de la velocitat.

Els diferents titulars de la xarxa viària catalana han de fer un seguiment exhaustiu dels projectes d'actuació de millora de la seguretat viària per a aquests TCA i de l'estat d'execució de les mesures pertinents. Des de l'SCT es coordinarà la recepció d'aquestes dades i es farà una valoració global dels TCA cada 2 anys.

<b>Agents implicats:</b>	SCT, titulars de les vies interurbanes (Ministeri de Foment, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions)
<b>Programació temporal:</b>	2015
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– % de TCA sobre els quals s'executen actuacions</li> <li>– evolució de l'accidentalitat als TCA</li> </ul>

#### **ACCIÓ 2.3.4.2** Elaborar un protocol de seguiment i anàlisi sistemàtic dels accidents greus i mortals de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya

El Departament de Territori i Sostenibilitat té un sistema general de gestió de la seguretat viària en les vies en servei que consisteix a realitzar de forma sistemàtica el seguiment i anàlisi detallat de l'accidentalitat greu i mortal i el seguiment general de l'accidentalitat de víctimes lleus i sense víctimes de la xarxa de la Generalitat de Catalunya, per tenir un coneixement acurat de la problemàtica existent i poder prioritzar les propostes de millora.

---

*Agents implicats:* Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. d'accidents greus i mortals
- nre. d'informes previs
- nre. d'informes específics

---

#### **ACCIÓ 2.3.4.3** Implantar el Programa de millores de seguretat viària de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya

El Programa de millores de seguretat viària de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya inclou dos plans:

1. El Pla d'actuacions preventives de millora de la seguretat viària  
Com a conseqüència de l'anàlisi de la xarxa pel que fa a la seguretat viària a través de les dades d'accidentalitat, les inspeccions de seguretat viària, etc., es fa un estudi detallat dels trams detectats amb la finalitat d'identificar els elements de la configuració de la carretera que poguessin contribuir a la concentració dels accidents i es proposen les mesures correctives o preventives adequades, permetent-ne la prioritització.
2. El Pla d'actuacions de millora de la seguretat viària en trams d'alta accidentalitat de la xarxa de la Generalitat de Catalunya  
Aquest pla dona una resposta puntual gairebé immediata en els trams més sensibles pel que fa a la seguretat viària de la xarxa. Un tram de carretera amb alta concentració d'accidents és un tram on l'accidentalitat és significativament superior al valor mitjà enregistrat en trams de carreteres amb característiques funcionals i de trànsit similars.  
Les actuacions de millora de la seguretat viària en els trams de concentració d'accidents són les que tenen una relació cost/benefici més alta.

---

*Agents implicats:* Departament de Territori i Sostenibilitat

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. d'accidents greus i mortals
- nre. de TCA
- nre. d'incidències de seguretat viària
- nre. d'actuacions i km en què s'ha actuat

---

#### **ACCIÓ 2.3.4.4** Implantar el Programa de conservació bàsic i d'ajut a la vialitat i el Programa de conservació extraordinària de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya

El Programa de conservació bàsic i d'ajut a la vialitat de la **xarxa viària de la Generalitat de Catalunya** correspon a actuacions que donen resposta immediata o en menys d'un any a les diferents incidències de seguretat viària de la xarxa de la Generalitat de gestió directa. Les estratègies en fase de gestió i explotació garanteixen el servei 24 hores al dia i els 365 dies de l'any en condicions de seguretat i comoditat. El programa inclou l'ajut a la vialitat, les reparacions als danys a la carretera que provoquen accidents, les estassades sistemàtiques de vegetació per mantenir les condicions de visibilitat i els tractaments preventius pel que fa a la vialitat hivernal.

El Programa de conservació extraordinària de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya de millora de ferms té com a objectiu mantenir i millorar les característiques i les condicions de la xarxa de carreteres existents a través d'actuacions de reforç i millora del ferm.

<i>Agents implicats:</i>	Departament de Territori i Sostenibilitat
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– km de carreteres de la Generalitat de Catalunya conservats – km de carreteres de la Generalitat de Catalunya amb actuacions

#### **ACCIÓ 2.3.4.5 Implantar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya**

El Departament de Territori i Sostenibilitat executa anualment el Pla d'inspeccions de seguretat viària de les carreteres de la Generalitat de Catalunya que ja estan en servei (en fase d'exploració i conservació).

Aquestes inspeccions són una comprovació ordinària i periòdica de les característiques i les oportunitats de millora de la seguretat viària d'una carretera existent on el nivell d'actuació que en resulti s'ha d'emmarcar en l'àmbit de l'exploració i conservació.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– km de carreteres inspeccionats

#### **ACCIÓ 2.3.4.6 Fer un estudi d'accidentalitat amb animals en llibertat i un pla d'actuacions amb animals en llibertat de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya**

El Departament de Territori i Sostenibilitat impulsarà un nou estudi de l'accidentalitat provocada per animals en llibertat.

Amb l'objectiu de reduir aquesta accidentalitat, l'estudi permetrà identificar i prioritzar els trams on desenvolupar les actuacions a la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya per reduir l'accidentalitat provocada per animals i definir mesures concretes, com ara tancaments perimetrals, senyalització vertical de codi advertidora del risc de presència de fauna, senyalització vertical advertidora del risc de presència de fauna reforçada o gestió dels marges de la via.

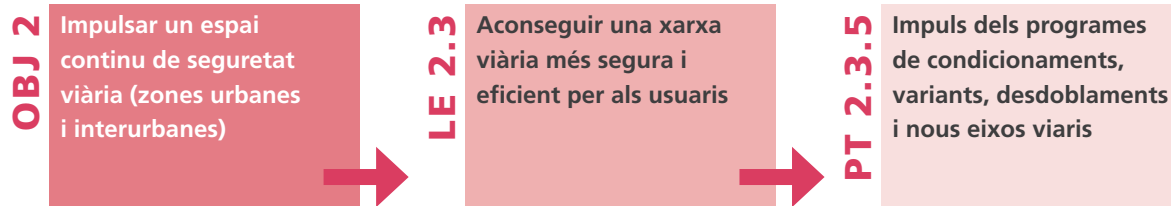
<i>Agents implicats:</i>	Departament de Territori i Sostenibilitat
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. d'accidents amb animals implicats – evolució de l'accidentalitat amb animals implicats – nre. de TCAU – nre. de km de carretera en què s'ha actuat

#### **ACCIÓ 2.3.4.7 Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura**

El Departament de Territori i Sostenibilitat impulsarà altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura com són:

- Definir criteris de sistemes de contenció per a carreteres convencionals de baix trànsit
- Definir criteris d'abalisament per a carreteres de la Generalitat de Catalunya

<i>Agents implicats:</i>	Departament de Territori i Sostenibilitat
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. d'estudis elaborats



### ACCIÓ 2.3.5.1 Participar en els plans d'actuació sobre infraestructures viàries i pols logístics

L'SCT tindrà un paper actiu en els diferents plans d'actuació sobre infraestructures viàries (PITC, diputacions –plans zonals de xarxa local–, plans anuals de conservació i millora de la xarxa viària, etc.), com també sobre els pols logístics, incorporant criteris de seguretat viària en la prioritització d'inversions.

La millora de les condicions de seguretat (visibilitat, configuració geomètrica en planta i alçat, etc.) dels accessos i les interseccions de carretera és un element cabdal per avançar cap a una mobilitat més segura.

En relació amb les travesseres, els trams urbans de les carreteres constitueixen, allà on no existeix cap variant construïda, uns trams especialment conflictius des del punt de vista de la seguretat viària, ja que cal compatibilitzar les necessitats de mobilitat dels desplaçaments interurbans (alguns de mitjà o llarg recorregut) amb la mobilitat més pacificada dels desplaçaments urbans. La travessera és un àmbit amb diverses funcions (comerç, passeig, aparcament) i amb competències diverses sobre la via. És per aquest motiu que cal una regulació d'aquests trams urbans que fomenti l'ús de vehicles no motoritzats i faciliti el transport urbà de mercaderies. Aquest transport urbà de distribució de mercaderies, que s'hauria d'efectuar mitjançant vehicles més petits, sovint xoca amb les dificultats logístiques del sistema de proveïment.

L'auditoria de l'acció 2.3.1.1 identificarà els trams de xarxa interurbana i travesseres que no garanteixin la seguretat dels usuaris de la via.



**Agents implicats:** SCT, administracions titulars de la xarxa interurbana i travesseres

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:** – % de plans d'actuació amb la participació de l'SCT, per titular

### ACCIÓ 2.3.5.2 Revisar els acords de nivell de servei de les empreses concessionàries de les vies catalanes

Els diferents titulars de la xarxa viària catalana han de revisar els acords de nivell de servei amb les seves empreses concessionàries, per tal de garantir uns programes de condicionament adequats.

D'altra banda, a la xarxa viària catalana encara es detecten situacions en què no existeix una alternativa a la xarxa viària de pagament i, per tant, vehicles pesants o altres vehicles de pas, que no haurien d'accedir als nuclis urbans, ho acaben fent per evitar pagar per l'ús de la infraestructura.

Finalment, es concreten altres condicions que caldria revisar, com ara el fet que a diferents països europeus s'aplica el pagament per ús de la infraestructura, de manera que l'usuari paga en funció dels quilòmetres recorreguts a la

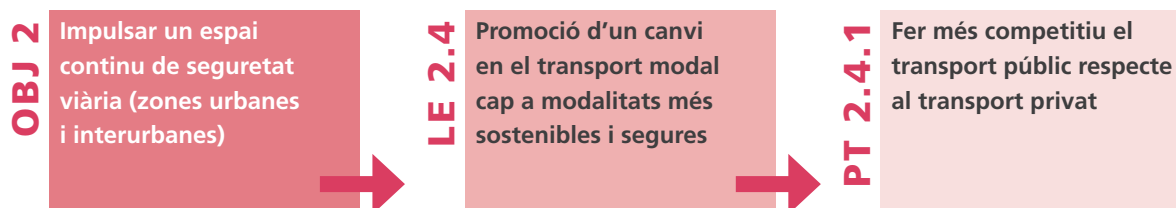


xarxa viària. La recaptació obtinguda es destina al foment del canvi modal i a la millora de la seguretat viària. Des de l'SCT es proposa incidir en la política de peatges com a mitjà per gestionar transvasaments de vehicles entre determinades vies, fent possible una gestió de peatges amb visió global de la xarxa viària. La Directiva europea de l'Eurovinyeta exclou expressament aquest tipus de pagament o descompte, sempre que la demanda es gestioni adequadament. D'altra banda, es proposa introduir alguns criteris, per la via de la bonificació en els peatges, per als vehicles a ple rendiment (evitant la circulació a mitja càrrega o buit). L'optimització de l'activitat logística té efectes directes sobre el trànsit i no només sobre el transport per carretera.

**Agents implicats:** SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment

**Programació temporal:** 2014-2015

**Indicadors:** – % d'acords revisats



#### ACCIÓ 2.4.1.1 Promoure l'ús del transport públic respecte al transport privat

Amb l'objectiu bàsic de fer **més competitiu el transport públic**, s'impulsaran diverses mesures per tal de prioritzar-lo: actuacions de millora de la velocitat comercial i actuacions de millora de la intermodalitat.

En concret, per **millorar la velocitat comercial de l'autobús**, caldrà anar dissenyant **carrils bus** en els principals corredors d'accés a les ciutats de més de 50.000 habitants on es detectin problemes de congestió, així com fixar la **priorització semafòrica** en travesseres i vies urbanes. Aquestes mesures són útils tant per accedir de forma més ràpida com per augmentar la fiabilitat en el compliment d'horaris.

A banda, per fomentar la utilització del transport públic, cal facilitar la **complementarietat dels serveis d'autobús i de tren, dels serveis d'aparcament d'enllaç (park-and-ride)** (vehicle motoritzat i també bicicleta, amb una senyalització i comunicació adequades), així com

la **bona accessibilitat a peu als intercanviadors i parades de transport públic**.

Per millorar aquestes condicions d'intermodalitat cal considerar accions tant **infraestructurals** (condicionament dels punts d'intercanvi modal, tot eliminant les barreres arquitectòniques i millorant la seguretat viària d'accés a les parades –sobretot en àmbits suburbans i interurbans) com de **gestió** (coordinació d'horaris entre els diferents serveis i informació precisa a l'usuari), implementant el Pla de coordinació que indica el PTVC, que inclogui tecnologia en temps real en el vehicle o en els aparells de telefonia mòbil dels usuaris.

Igualment, per fomentar el transport públic seria convenient millorar el transport públic de la segona corona metropolitana i la connectivitat entre la segona i la primera corona.

Finalment, per tal de promoure l'ús del **transport públic nocturn**, per una qüestió de seguretat viària sobretot en relació amb els joves en vigília de dia festiu, cal disposar d'una oferta d'autobús nocturn adequada.



Arreu de Catalunya, en aquests darrers anys, s'han anat implementant xarxes de serveis nocturns d'autobús tant per a mobilitat quotidiana com, sobretot, per la lligada a motius de lleure (especialment a les àrees turístiques). Cal continuar implementant aquestes polítiques de transport.

S'observa que hi ha nombroses actuacions per promoure l'ús del transport públic respecte al privat, a la vegada que es millora la seguretat viària dels usuaris del transport públic.

<b>Agents implicats:</b>	Ajuntaments, titulars de les carreteres i travesseres (Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Ministeri de Foment), titulars dels serveis de transport públic (ajuntaments, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment)
<b>Programació temporal:</b>	2014-2015-2016
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- evolució de la velocitat comercial dels serveis d'autobús que circulen pels corredors on s'actua</li> <li>- evolució del % de parades d'autobús interurbanes accessibles/segures</li> <li>- nre. de serveis urbans i interurbans amb temps d'espera entre ells inferior a 15 minuts</li> </ul>



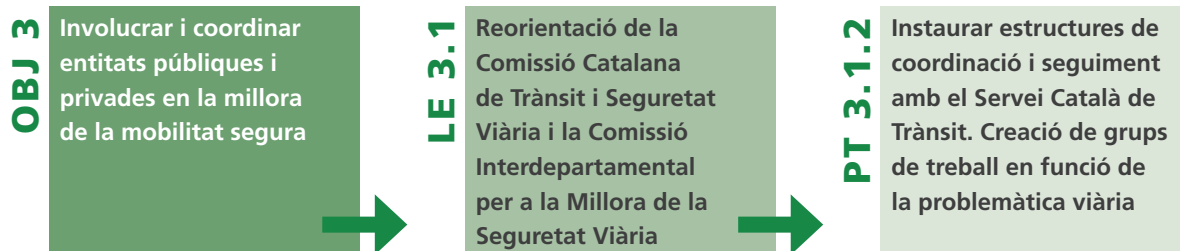
### ACCIÓ 3.1.1.1 Dinamitzar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària

La Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV) és l'òrgan de participació i consulta de l'SCT, i el fòrum de debat i anàlisi en matèria de trànsit i seguretat viària. Hi participen entitats públiques i privades relacionades amb el trànsit i la seguretat viària.

La Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària (CIMSV) és l'òrgan de coordinació entre els departaments de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària.

Es revisarà l'estructura i el funcionament de la CCTSV i de la CIMSV mitjançant una major participació de totes aquelles administracions, organitzacions i institucions públiques i privades que tinguin competències en matèria de seguretat viària. L'objectiu és que ambdues comissions esdevinguin més dinàmiques, àgils i més actives per tal de poder plantejar solucions per reduir la sinistralitat viària. A aquests efectes es redactarà el Reglament de la CCTSV.

<b>Agents implicats:</b>	SCT, CCTSV
<b>Programació temporal:</b>	2014-2015-2016
<b>Indicadors:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nre. d'entitats que participen activament a la CCTSV</li> <li>- Reglament de la CCTSV</li> </ul>



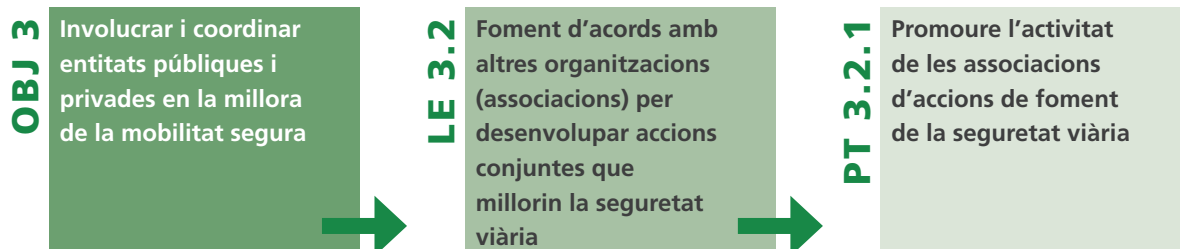
### ACCIÓ 3.1.2.1 Crear nous grups de treball per abordar problemàtiques específiques en matèria de seguretat viària

L'SCT ha anat elaborant al llarg d'aquests anys plans de seguretat viària per reduir l'accidentalitat, tot establint objectius genèrics de reducció del nombre de víctimes mortals, objectius que s'han complert a bastament.

A l'objectiu estratègic de reduir el 50% de víctimes mortals l'any 2020 respecte de l'any 2010, hi van associats un conjunt d'objectius específics per a diferents col·lectius d'usuaris.

Per assolir aquests objectius es preveu la creació de grups de treball específics per a temes concrets, com ara: GT seguretat laboral viària, GT mobilitat segura i sostenible (col·lectius vulnerables), GT comunicació de la seguretat viària, GT qualitat dels centres de formació de conductors, GT salut, GT sobre ITV, GT fundació del SIAVT, GT ensenyament, GT avaluació dels processos formatius i tots aquells que siguin necessaris per abordar problemàtiques específiques.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, altres departaments de la Generalitat, entitats locals, autoescoles
<i>Programació temporal:</i>	2014
<i>Indicadors:</i>	- nre. de grups de treball convocats i reunions d'aquests

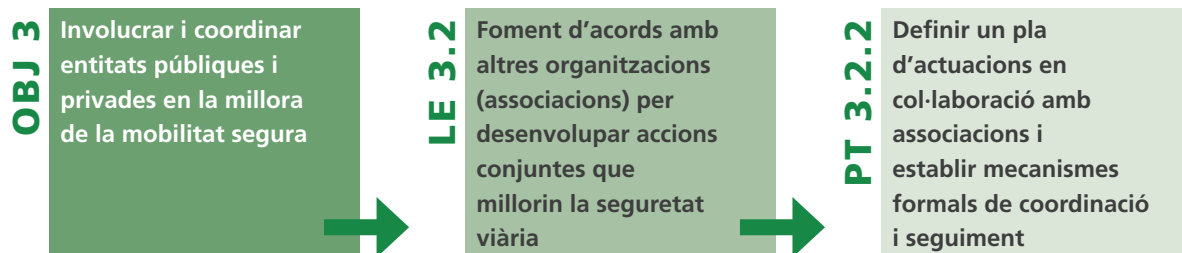


### ACCIÓ 3.2.1.1 Col·laborar amb entitats i associacions de víctimes en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària

Les associacions tenen un rol destacat important a l'hora de donar suport i complementar la implantació de l'estratègia de seguretat viària. Des de l'SCT es planteja impulsar mesures per tal de fomentar i incentivar l'activitat d'aquestes entitats.

Perseguint aquest objectiu, l'SCT participarà en assessorament a entitats que realitzen projectes relacionats amb la seguretat viària, com ara l'organització de jornades o del Dia Mundial de la Victima. A la vegada, promourà que les administracions que donen suport a entitats destinin en els seus plans recursos a organitzacions que realitzen projectes de seguretat viària.

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	- nre. d'activitats de les entitats que compten amb el suport de l'SCT



### ACCIÓ 3.2.2.1 Fomentar la participació de les entitats i la ciutadania en els temes de seguretat viària

Des de l'SCT es pretén involucrar el teixit associatiu en les actuacions planificades, amb l'objectiu d'aprofitar al màxim els recursos existents. Aquesta acció consistirà en l'organització de sessions de treball i traspàs de la informació, en què s'identifiquin les possibles col·laboracions entre les entitats, es comuniqui el PSV al mapa d'associacions i s'estableixin els mecanismes de seguiment del PSV per part de les entitats i la ciutadania.

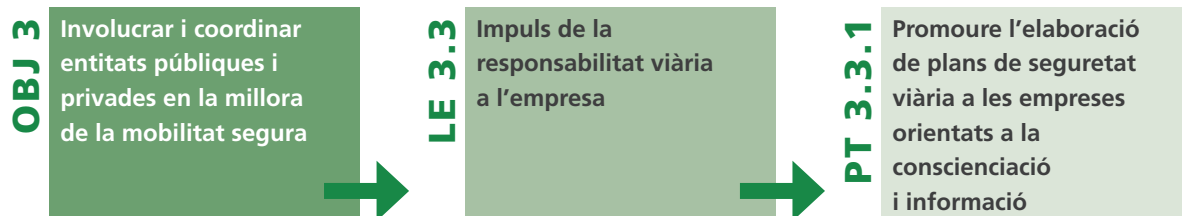
Pel que fa a la ciutadania es proposa valorar la possibilitat de crear un sistema d'alertes per mòbil tipus whatsapp a fi que es pugui informar directament a l'administració del trànsit sobre les problemàtiques detectades.

**Agents implicats:** SCT, entitats

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:**

- nre. de sessions de treball
- nre. de persones i entitats que hi participen activament



### ACCIÓ 3.3.1.1 Fer un pla de comunicació i sensibilització a les empreses sobre accidents *in itinere*

Més del 30% de les víctimes de trànsit que tenen lloc a la xarxa viària catalana són *in itinere* (accidents d'anada o tornada de la feina) o *in labore* (durant la jornada laboral), és a dir, en desplaçaments per motiu de feina. Concretament, l'any 2012 es van produir 8.829 víctimes en els trajectes *in itinere*.

Es preveu dissenyar un pla de comunicació per fer arribar a les empreses les dades que recullen els diferents informes en relació amb els accidents *in itinere*, per tal de prevenir-los i fomentar l'ús dels mitjans alternatius al vehicle privat.

Igualment, es donarà suport a les entitats locals per elaborar plans de comunicació, plans de seguretat viària laborals i realitzar campanyes de conscienciació

**Agents implicats:** SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, Departament de Salut, entitats locals, sindicats de treballadors, cambres de comerç

**Programació temporal:** 2014

**Indicadors:**

- elaboració del pla de comunicació

### ACCIÓ 3.3.1.2 Donar suport a les empreses per a l'elaboració de plans de seguretat viària laboral en els plans de prevenció de riscos laborals

Actualment els plans de prevenció de riscos laborals no preveuen de forma específica la seguretat viària, o bé ho fan d'una forma generalista.

Per facilitar la tasca dels professionals de la prevenció l'SCT, juntament amb la resta d'agents implicats, dissenyarà una guia per realitzar plans de seguretat viària laboral a les empreses i administracions dins dels seus plans de prevenció de riscos.

Cal tenir present, a més, que amb el RD 404/2010, de 3 de març, es crea en l'àmbit de la Seguretat Social un sistema bonus de reducció de les cotitzacions per contingències professionals a les empreses que facin, entre d'altres, plans de mobilitat.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, sindicats, patronals

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – % de plans de prevenció de riscos que incorporen els aspectes del trànsit per motius laborals com a factor de risc

---

### ACCIÓ 3.3.1.3 Elaborar un manual bàsic de formació en seguretat viària laboral

Per unificar criteris sobre continguts en matèria de seguretat viària laboral quant als accidents en missió, l'SCT vol dissenyar un manual bàsic sobre riscos laborals viaris i les mesures de prevenció. L'objectiu és donar suport als professionals en la tasca de formació viària a l'empresa i a les administracions.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, Departament de Salut

---

*Programació temporal:* 2014-2015

---

*Indicadors:* – publicació del manual de formació en seguretat viària laboral  
– nre. de descàrregues de la guia  
– evolució del nre. d'accidents *in itinere* o en missió

---

### ACCIÓ 3.3.1.4 Realitzar campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos dels desplaçaments *in itinere*

Per tal de sensibilitzar els treballadors, les administracions, les empreses i la societat, s'editarà material específic i proposat per conscienciar dels accidents de trànsit com a part dels riscos laborals.

Algunes mesures que poden minimitzar els riscos dels desplaçaments *in itinere* són:

- La creació de xarxes d'accés per a vianants i bicicletes als centres de treball.
- La participació de les empreses en el foment de la mobilitat en bicicleta, mitjançant l'oferta de bicicletes d'empresa per als seus treballadors.
- L'optimització de les línies regulars que donen servei als polígons industrials.
- La creació de serveis de transport col·lectiu des de les poblacions més properes fins als principals centres generadors de mobilitat, coordinats amb les necessitats horàries (i territorials) d'aquests treballadors.
- L'estudi de la creació de títols de transport comercialitzables a l'engròs per a treballadors.
- L'impuls i foment d'incentius, per part de les empreses, per potenciar pautes de mobilitat sostenible als seus treballadors.
- Propostes a l'entorn de la gestió de l'aparcament en destinació, reduint les places a les que siguin imprescindibles.
- L'anàlisi del transport de mercaderies amb propostes de millora de l'activitat logística pel que fa als itineraris, la senyalització, la càrrega i descàrrega i la tipologia de vehicles, entre d'altres.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, Departament de Salut

---

*Programació temporal:* 2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de recursos disponibles  
– nre. d'accions de difusió

---

### ACCIÓ 3.3.1.5 Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit

Donada la magnitud dels accidents laborals de trànsit, es preveu fer un estudi per aprofundir en l'obtenció, el processament i l'anàlisi d'aquest tipus d'accident. Per poder quantificar aquesta problemàtica caldrà identificar aquest tipus d'accidents a la base de dades.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació

---

*Programació temporal:* 2015

---

*Indicadors:* – realització de l'estudi  
– nre. de víctimes en accidents laborals de trànsit

---



### ACCIÓ 3.4.1.1 Crear l'Observatori de Seguretat Viària

Per tal de promoure el posicionament de l'SCT a escala internacional, es planteja la creació d'un Observatori de Seguretat Viària, que reculli les dades, analitzi la informació i investigui sobre el trànsit i la seva seguretat, especialment en l'àmbit urbà.

L'any 2012 l'accidentalitat en zona urbana representa un 69% respecte de l'accidentalitat total a Catalunya, i les víctimes amb lesivitat greu i mortal s'acosten al 50%. Cal concretar que, si bé Catalunya globalment va superar els objectius de la UE en el període 2000-2010 per a morts i ferits greus, en analitzar separatament la xarxa urbana de la interurbana s'observa que aquests objectius no es van aconseguir a la xarxa urbana (45,5% de reducció de morts i 49,6% de reducció de ferits greus, no assolint el 50%).

---

*Agents implicats:* SCT, entitats locals

---

*Programació temporal:* 2015

---

*Indicadors:* – consolidació de l'Observatori  
– recursos econòmics i humans que s'hi destinen

---

### ACCIÓ 3.4.1.2 Promoure i participar en projectes de recerca internacionals i en esdeveniments internacionals i augmentar la participació europea

La feina executada per l'Observatori haurà de projectar l'SCT a escala internacional, tot augmentant el grau de col·laboració i participació entre l'SCT i les autoritats internacionals referents en seguretat viària.

D'altra banda, es preveu que l'SCT participi en esdeveniments d'àmbit internacional, com ara el Dia Europeu de la Seguretat Viària o la Setmana de la Seguretat Viària de les Nacions Unides.

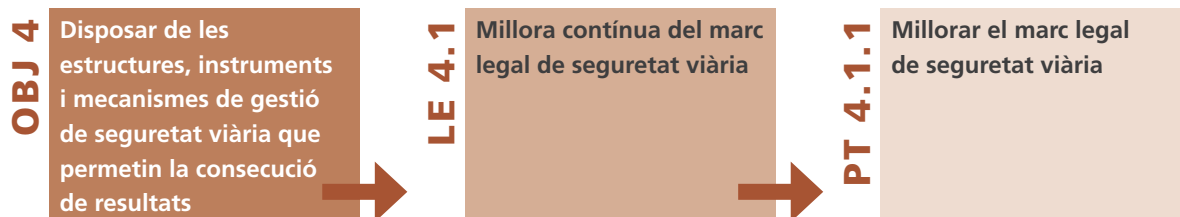
<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	A partir de 2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. d'interaccions i participació de l'SCT en projectes internacionals

### ACCIÓ 3.4.1.3 Generar un manual de bones pràctiques en matèria de seguretat viària

La publicació de guies de recomanacions i manuals de bones pràctiques representa un suport tècnic per a les administracions públiques i els diferents agents implicats a l'hora de dissenyar determinades actuacions que millorin la seguretat viària d'una forma més eficaç. En el marc del PSV es proposa redactar un manual de seguretat viària, recopilant les millors actuacions internacionals sobre la base dels objectius del PESV 2014-2020.

El contingut d'aquest manual de referència ha de cobrir les lògiques d'intervenció dels diferents actors (administracions públiques, gestors d'infraestructures, operadors de transport...) i de totes les etapes del projecte: anàlisi de les necessitats, concepció tècnica, funcional i d'organització, plantejament financer i jurídic, organització de la implementació, etc. Les mesures hauran de ser innovadores i amb una efectivitat demostrable per reduir la sinistralitat.

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2015
<i>Indicadors:</i>	– elaboració del manual



### ACCIÓ 4.1.1.1 Proposar reformes en la legislació viària

D'acord amb la Llei orgànica 6/1997, Catalunya té competències executives de la legislació en matèria de trànsit i seguretat viària i pot promoure modificacions d'aquesta legislació amb l'objectiu de reduir la sinistralitat a la xarxa viària. En aquest sentit, l'SCT fomentarà la millora del marc legal tot proposant reformes en la legislació viària estatal.

S'elaborarà i implantarà el Decret de transposició de la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat viària de les infraestructures viàries aprovada per la Unió Europea. Es desenvoluparan normatives tècniques sobre gestió de la seguretat viària de les infraestructures viàries.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– elaboració i presentació de les reformes proposades – elaboració del Decret de transposició

#### **ACCIÓ 4.1.1.2** Assessorar l'Administració local en la revisió del marc normatiu de seguretat urbana i en l'elaboració de normatives en l'àmbit de les infraestructures

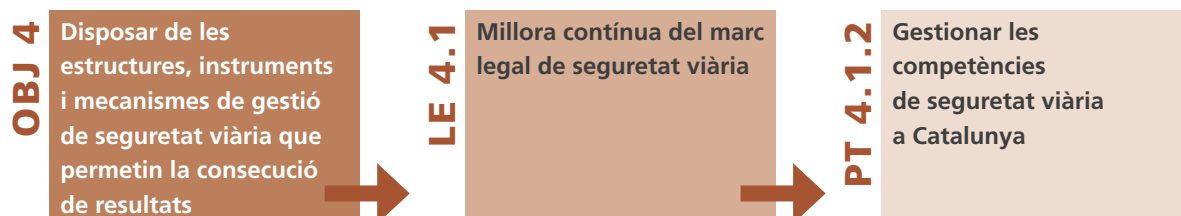
L'SCT col·laborarà amb les administracions locals en la revisió d'ordenances municipals de circulació, per tal d'homogeneïtzar el marc normatiu de seguretat urbana amb el conjunt del marc legislatiu de la seguretat viària.

Igualment, el Departament de Territori i Sostenibilitat, en col·laboració amb l'SCT, elaborarà normatives i criteris tècnics en l'àmbit de la infraestructura de millora de la seguretat viària.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions i entitats locals
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de municipis que demanen assessorament – nre. de normatives i criteris tècnics elaborats en infraestructures per a la millora de la seguretat viària

---



#### **ACCIÓ 4.1.2.1** Lideratge del Servei Català de Trànsit per millorar la gestió de les competències en matèria de seguretat viària

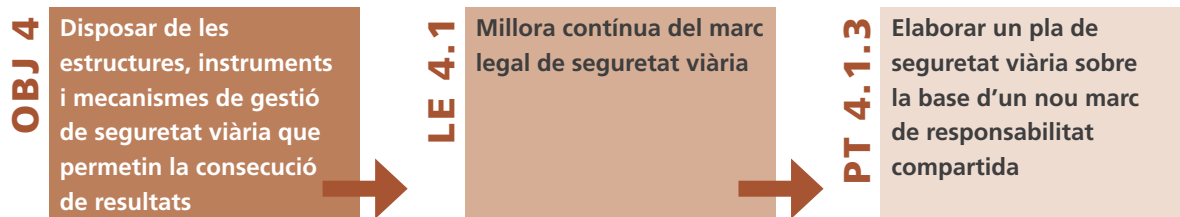
Aquesta acció preveu el lideratge de l'SCT per millorar la gestió de les competències en matèria de trànsit. En el marc de la Comissió Interdepartamental i de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, i mitjançant els grups de treball, s'incidirà en les competències en seguretat viària per tal d'arribar a l'objectiu genèric previst per a l'any 2016.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015
<i>Indicadors:</i>	– elaboració del full de ruta

---





#### ACCIÓ 4.1.3.1 Desplegar el Pla de seguretat viària a partir del model català de seguretat viària que redefineix el Pla estratègic

El Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 és el primer d'aquestes característiques que s'elabora des del Govern des de l'assumpció de competències en matèria de trànsit i seguretat viària.

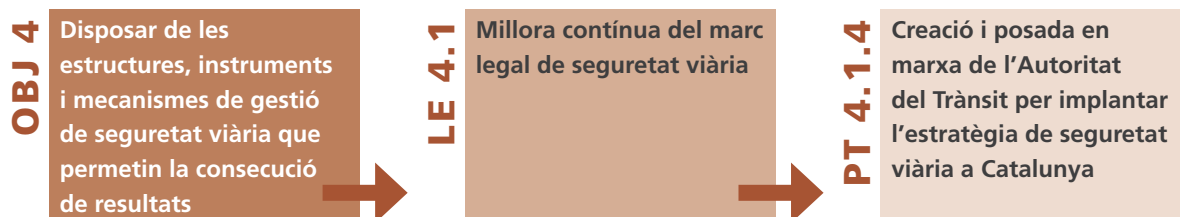
En el document s'identifica una **visió estratègica** que orienta el desenvolupament del pla. Aquesta visió de futur que es pretén aconseguir es defineix de la manera següent: **"Garantir que la mobilitat de les persones es faci amb la màxima seguretat, reduint el nombre, la gravetat i les conseqüències dels accidents i treballant amb la major eficiència"**.

Per aconseguir-ho, es dissenyen tota una sèrie de línies estratègiques en seguretat viària a un horitzó més ampli que els establerts fins ara en els plans triennals de seguretat viària en la línia que estableix la Unió Europea i amb el qual es pretén una planificació a més ampli termini per tal d'integrar i d'implicar totes les administracions, institucions i agents que portin a terme polítiques de seguretat viària.

Igualment, amb la creació de l'Observatori de Seguretat Viària, es vol promoure el posicionament de l'SCT a escala internacional, així com analitzar la informació i investigar sobre el trànsit i la seva seguretat, especialment en l'àmbit urbà.

Per tant, cal incidir en el model català de seguretat viària com aquell que dona resposta de manera integral i exclusiva a les necessitats de mobilitat segura en el territori de Catalunya, atenent a les característiques específiques del nostre país i als valors que el formen.

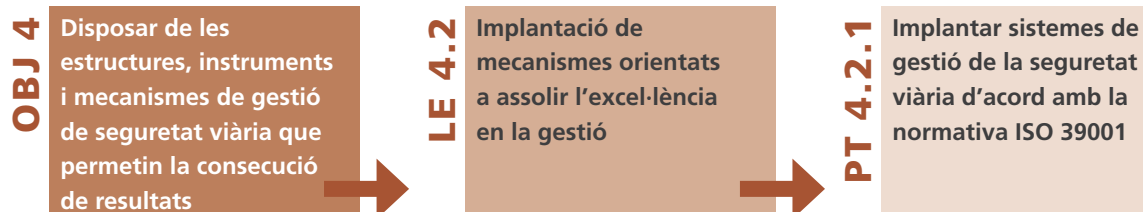
<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2016
<i>Indicadors:</i>	– configuració del model català de seguretat viària



#### ACCIÓ 4.1.4.1 Implantar la nova estratègia de seguretat viària a Catalunya

La Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, mitjançant totes les administracions, entitats, organismes, etc. que en formen part, i l'Observatori de Seguretat Viària són els principals impulsors d'implantar l'estratègia de seguretat viària a Catalunya per tal de complir amb els objectius que estableix el Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 i amb les accions contingudes als plans de seguretat viària.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, CCTSV, Observatori de Seguretat Viària
<i>Programació temporal:</i>	2016
<i>Indicadors:</i>	– accions en matèria de seguretat viària dutes a terme per la CCTSV i l'Observatori de Seguretat Viària

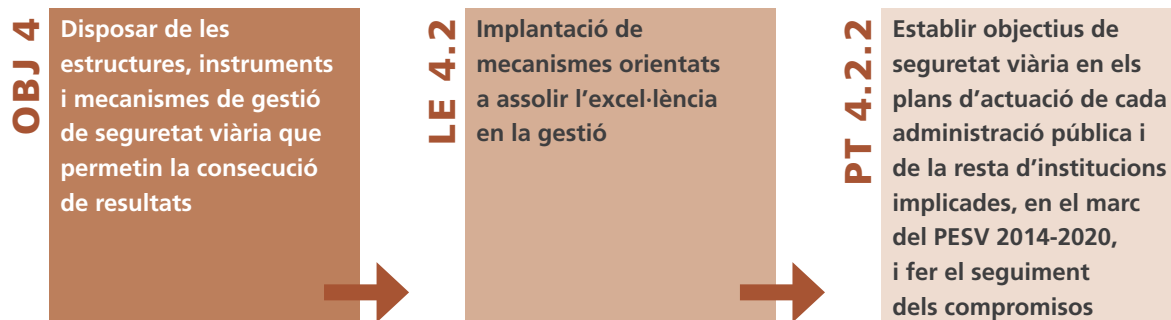


#### ACCIÓ 4.2.1.1 Implantar l'ISO 39001 al Servei Català de Trànsit

L'ISO 39001, publicada l'octubre de l'any 2012, estableix els requisits per a la seguretat viària i les millores pràctiques de gestió, la superació dels objectius i la millora de la coherència entre organitzacions implicades en la millora de la seguretat viària.

Amb l'objectiu d'assolir un model de gestió orientat a l'excel·lència, es proposa implantar l'ISO 39001, tot elaborant el full de ruta per adaptar el sistema de gestió a la norma.

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– certificació de l'ISO 39001



#### ACCIÓ 4.2.2.1 Col·laborar amb els departaments, institucions i organitzacions per establir objectius de seguretat viària en els seus plans d'actuació

L'SCT promourà i assessorarà aquells agents que tinguin competències en matèria de seguretat viària en la incorporació d'objectius quantificables de seguretat viària en els seus plans d'actuació.

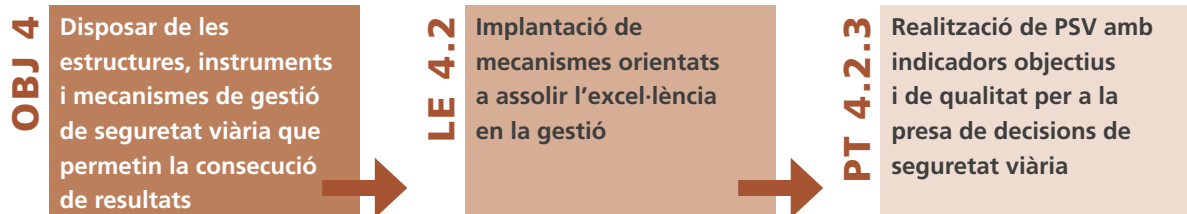
Aquest projecte ha de contribuir a assolir un sistema de seguretat viària català amb responsabilitats compartides, en què tots els agents amb capacitat d'influir en la seguretat i prevenció de l'accidentalitat treballin sota un marc estratègic comú.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, altres departaments de la Generalitat, diputacions, ajuntaments, entitats públiques i privades
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– Plans d'actuació que incorporen criteris de seguretat viària

#### ACCIÓ 4.2.2.2 Crear un sistema d'indicadors avaluable

Crear un sistema d'indicadors avaluable que permeti poder dimensionar tota la inversió en seguretat viària i permeti fer un seguiment de les polítiques de seguretat viària i del grau d'acompliment per tal de contribuir a la presa de decisions.

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– sistema d'indicadors d'avaluació



#### ACCIÓ 4.2.3.1 Liderar i coordinar el Pla de seguretat viària 2014-2016

L'SCT liderarà i coordinarà el PSV, assumint el paper d'impulsor principal en l'acompliment de les accions que estableix el PSV 2014-2016. Per tal de poder executar les accions es comptarà amb la participació activa de la resta d'agents implicats.

L'SCT definirà el programa anual d'activitats, amb les activitats previstes per a tots els departaments i agents implicats.

Finalment, es farà l'avaluació final del PSV una vegada finalitzi el Pla. El resultat de l'avaluació es plasmarà en un informe on s'analitzarà el compliment dels objectius fixats, per tal de valorar les polítiques de millora i l'efectivitat de les mesures implementades pels diferents agents.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament d'Interior
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– % d'accions iniciades – % d'accions completades

### ACCIÓ 4.2.3.2 Definir els objectius i continguts generals del PSV 2017-2019

Per tancar el PSV 2014-2016 i iniciar el període triennal següent, caldrà definir els objectius, l'estructura i els continguts del PSV 2017-2019, d'acord amb l'evolució de l'accidentalitat a Catalunya i els resultats de l'avaluació final del PSV 2014-2016.

---

*Agents implicats:* SCT

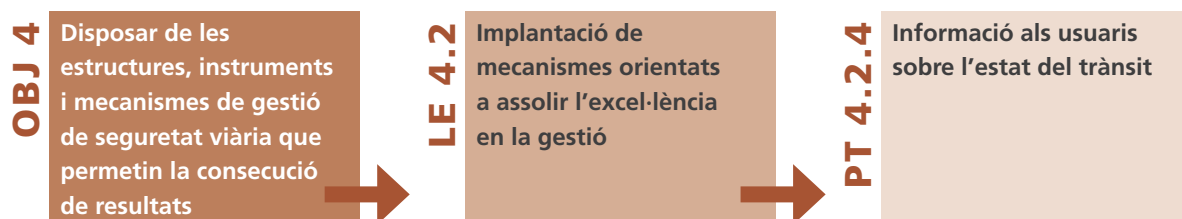
---

*Programació temporal:* 2016

---

*Indicadors:* – definició dels objectius i continguts del PSV següent

---



### ACCIÓ 4.2.4.1 Millorar i homogeneïtzar els processos d'intercanvi d'informació de seguretat viària entre totes les entitats

L'actuació planteja establir vincles de comunicació adequats i eficients entre tots els agents interessats, per tal de compartir informació sobre mobilitat i trànsit (dades de conductors i vehicles i d'accidents). A aquest efecte, cal estandarditzar els processos que permetin la consulta i el tractament massiu de la informació.

Un dels aspectes clau en l'anàlisi de l'accidentalitat és la ubicació correcta dels accidents, per la qual cosa cal fer extensiu l'ús del GPS en la recollida d'informació de camp. També cal incidir en la millora del temps d'enviament de les dades als diferents agents, tot establint terminis d'actualització de la informació que proveeixen les diferents fonts.

---

*Agents implicats:* SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals, SEM, administracions titulars de la xarxa viària

---

*Programació temporal:* 2014-2015

---

*Indicadors:* – % d'accidents urbans georeferenciats  
– % de municipis que no aporten informació d'accidents

---

### ACCIÓ 4.2.4.2 Mantenir un sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana

Durant l'anterior PSV 2011-2013 es va crear un sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana, per tal d'automatitzar l'anàlisi de l'exposició al risc. El nou sistema homogeneïtza, depura i tracta les dades, tot creuant la informació disponible de les diferents fonts. Les dades es recopilen en una base de dades.

Per al PSV 2014-2016 es preveu continuar amb l'aplicació del mateix sistema d'informació sobre l'exposició al risc.

---

*Agents implicats:* SCT

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – creació del nou sistema de l'exposició al risc a la xarxa viària

---

#### ACCIÓ 4.2.4.3 Dissenyar un pla d'enquestes de trànsit

Amb l'objectiu d'obtenir informació qualitativa dels ocupants dels vehicles motoritzats i de la seva exposició al risc, cal dissenyar i elaborar un pla de recollida d'informació mitjançant enquestes. Aquestes enquestes permetran conèixer les característiques de les persones que generen la mobilitat amb vehicle motoritzat.

En aquest sentit, és interessant crear sinergies amb els diferents agents que efectuen enquestes de trànsit, per tal de compartir i homogeneïtzar les enquestes que es duen a terme.

---

*Agents implicats:* SCT

---

*Programació temporal:* 2014 (disseny del pla), 2015-2016 (execució anual del pla)

---

*Indicadors:* – nre. d'enquestes efectuades, en col·laboració o no amb altres agents  
– pressupost destinat a l'elaboració d'enquestes

---

#### ACCIÓ 4.2.4.4 Desenvolupar un pla de comunicació integral

La comunicació amb la ciutadania en relació amb la seguretat viària s'ha de planificar amb la finalitat de transmetre els missatges de seguretat viària, a la vegada que cal definir la imatge i el missatge que es volen projectar, segons es cregui oportú en cada cas. Així, cal conèixer els diferents públics per poder orientar correctament les accions de comunicació.

A la vegada, caldrà concretar una agenda sobre els diferents temes de seguretat viària a tractar, tenint en compte principalment els col·lectius més vulnerables, com també els professionals del transport de mercaderies. Caldrà aprofitar els mitjans mediàtics disponibles, utilitzant en cada cas el més adient per tal d'assegurar l'efectivitat del missatge.

En el marc d'aquesta mesura es planteja elaborar un pla de comunicació específic per als professionals del transport de mercaderies, ja que són uns dels principals usuaris de la xarxa viària. Per tant, els vehicles que utilitza aquest col·lectiu, així com la seva conducció, poden tenir implicacions directes sobre la seguretat viària de les vies i nuclis urbans que travessen.

Donada l'especificitat d'aquest sector, es proposa crear un pla de comunicació que informi els conductors i les seves empreses de l'impacte que genera la seva activitat sobre la mobilitat en general i sobre la seguretat viària en particular.

---

*Agents implicats:* SCT

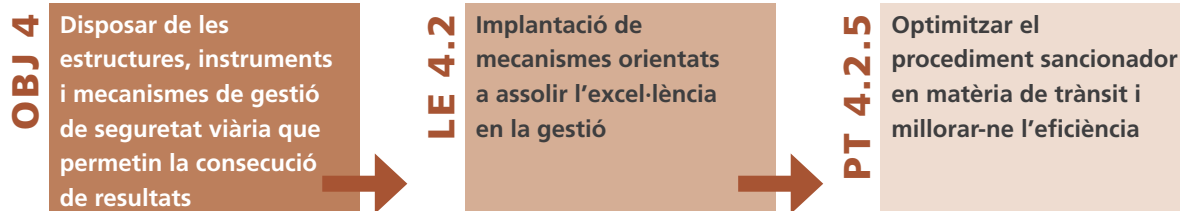
---

*Programació temporal:* 2014

---

*Indicadors:* – redacció del pla de comunicació

---



#### ACCIÓ 4.2.5.1 Optimitzar el procediment sancionador i la prognosi del nombre de sancions

La Llei 18/2009, de 23 de novembre, que modifica la Llei de trànsit i seguretat viària va introduir novetats destacades quant a la tramitació del procediment sancionador, així com el sistema del permís per punts i determinades infraccions.

Algunes de les fites necessàries per optimitzar el procediment sancionador són:

- a) Millora de la gestió en el procediment sancionador
- b) Impuls d'actuacions d'intercanvi d'informació
- c) Millora constant de la qualitat

I les actuacions específiques que es preveu dur a terme per tal d'assolir les diferents fites són:

- a) *Millora de la gestió en el procediment sancionador*

L'increment de sancions s'ha de fer potenciant la tecnificació, gràcies a la utilització dels tràmits electrònics i la signatura electrònica (introducció de la *Dirección Electrónica Vial*, DEV, i del *Tablón edictal de sanciones de tráfico*, TESTRA). No obstant això, per tal de preveure possibles saturacions o disfuncions del sistema, cal fer una prognosi del volum de sancions a gestionar.

Caldrà optimitzar el model de gestió legal - policial - administratiu - judicial tot **definint més acuradament la 'cadena de sanció'**, de forma que es determini quins tipus d'expedients, procediments i mètodes són més eficients. És prioritari centrar l'atenció en les mesures orientades a agilitzar el procediment sancionador (identificació del conductor infractor i notificació de la resolució). L'objectiu final és augmentar l'eficàcia sobre les sancions, aconseguint que tot infractor rebi la sanció corresponent.

- b) *Impuls d'actuacions d'intercanvi d'informació*

D'altra banda, perseguint el mateix objectiu d'optimitzar el procediment sancionador, tot lluitant contra la impunitat d'alguns conductors, es proposa establir **actuacions d'intercanvi d'informació entre els diferents països de la Unió Europea**.

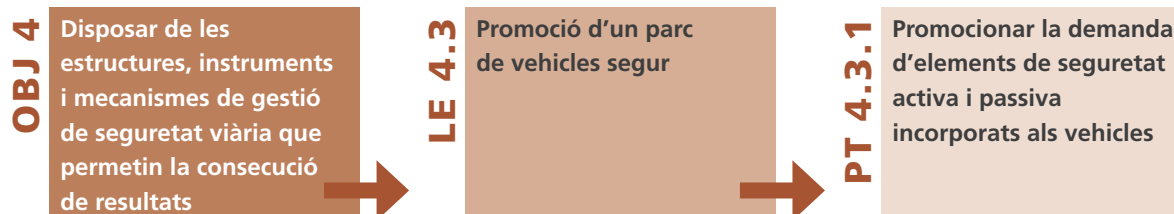
- c) *Millora constant de la qualitat*

Finalment, es proposa renovar de forma periòdica la certificació ISO 9001:2008, en relació amb l'optimització i millora constant de l'activitat i satisfacció de les parts interessades en el procediment sancionador. Actualment s'està revisant la norma ISO 9001:2008 i a la tardor del 2015 es preveu que es publiqui la nova versió **ISO 9001: 2015**. En aquest sentit, es planteja que l'SCT renovi durant l'any 2016 la certificació de qualitat, amb un objectiu molt clar de millorar el procediment sancionador de trànsit.

---

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Departament de Justícia, Departament d'Interior, policies locals
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nre. d'expedients iniciats anualment / nre. de recursos humans de gestió</li><li>- evolució del temps de tramitació dels expedients</li><li>- % notificacions amb DEV respecte del total de notificacions</li><li>- % de notificacions lliurades en el primer intent</li><li>- % d'inicis de procediments executius</li><li>- nre. de col·laboracions europees en relació amb el procediment sancionador</li><li>- obtenció de l'ISO 9001: 2015</li></ul>

---



#### **ACCIÓ 4.3.1.1 Promoure la instal·lació dels dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie**

Cal continuar promovent, entre els fabricants de vehicles, la instal·lació de nous dispositius en matèria de seguretat, com ara els avisadors acústics del cinturó de seguretat, els sistemes de control de velocitat o els sistemes ADAS (Driver Assistance Systems), que alerten de possibles canvis de carril i detecten angles morts, entre d'altres.

<i>Agents implicats:</i>	Departament d'Empresa i Ocupació, SCT, fabricants d'elements de seguretat passiva
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2015
<i>Indicadors:</i>	– % de vehicles nous que incorporen els diferents dispositius

#### ACCIÓ 4.3.1.2 Fer campanyes de comunicació i sensibilització en coordinació amb altres agents

A banda que els vehicles disposin dels elements de seguretat activa i passiva, cal que els conductors i ocupants dels vehicles els utilitzin adequadament. Amb aquest objectiu es planteja crear campanyes de comunicació específiques que promoguin l'ús d'aquests elements de seguretat.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, fabricants d'elements de seguretat passiva
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de campanyes efectuades

#### ACCIÓ 4.3.1.3 Mantenir la metodologia per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva

L'automatització de la detecció d'infraccions de velocitat ha permès reorganitzar els controls manuals per afrontar la circulació sense els accessoris de seguretat passiva. En l'anterior PSV 2011-2013 es va introduir la metodologia per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva. Aquesta actuació es pretén mantenir, diverses vegades l'any, amb campanyes intenses i simultànies.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– % de víctimes sense accessoris de seguretat – % d'ús dels SRI – nre. de sancions per no dur a terme els accessoris de seguretat



#### ACCIÓ 4.3.2.1 Fer campanyes informatives sobre la importància del manteniment preventiu dels vehicles

Cal potenciar el compliment de la normativa vigent sobre les ITV. L'envelliment del parc mòbil com a conseqüència de la crisi fa encara més necessàries les inspeccions tècniques per assegurar el bon estat dels vehicles.

En aquest sentit, caldrà impulsar una campanya específica per alertar de les possibles conseqüències de no dur un manteniment i control correcte dels vehicles.

---

*Agents implicats:* Mossos d'Esquadra, policies locals, SCT, Departament d'Empresa i Ocupació

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. de campanyes realitzades
- nre. d'usuaris a qui arriba la campanya
- evolució del % de vehicles que passen l'ITV

---

#### **ACCIÓ 4.3.2.2 Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles**

Es constata que el parc mòbil català és cada vegada més vell (l'any 2007 el 35% del parc mòbil tenia una antiguitat de més de 10 anys, mentre que l'any 2012 aquesta xifra ha augmentat fins al 52%). A la vegada, el percentatge de vehicles que està al dia de l'ITV disminueix any rere any: l'any 2012, un 18% dels vehicles que havien de passar l'ITV no ho van fer, i uns 400 vehicles que van tenir la primera inspecció desfavorable (0,7%) no van tornar a passar la segona inspecció. Aquesta xifra suposa més del doble que l'any anterior (0,3%).

Aquests dos factors fan concloure que l'incompliment de les ITV pot fer augmentar el factor de risc que suposa que els vehicles no es trobin en les condicions de seguretat òptimes, per la qual cosa es vigilarà i controlarà el compliment de passar periòdicament l'ITV.

---

*Agents implicats:* Mossos d'Esquadra, policies locals, SCT

---

*Programació temporal:* 2014-2015

---

*Indicadors:* – % de vehicles que no passen l'ITV i són sancionats de forma automàtica

---

#### **ACCIÓ 4.3.2.3 Analitzar la informació que proporcionen les ITV i identificar les principals problemàtiques detectades**

Dels vehicles que passen l'ITV, un 20% (484.851 vehicles l'any 2012) no passen la primera inspecció, de manera que es tracta d'un parc mòbil que no compleix amb els requisits tècnics mínims. Els defectes més abundants són l'enllumenat i la senyalització òptica i defectes en els pneumàtics i els eixos.

Donada la situació actual del parc mòbil català, cada vegada més envellit, es planteja la necessitat de fer un seguiment més acurat de la informació resultant de les ITV i d'estudiar com orientar les problemàtiques detectades per tal d'establir possibles mesures correctores.

Per tal de fer un control de qualitat és realitzarà un projecte anomenat "Intercomparació de resultats de les inspeccions periòdiques de les estacions d'ITV a Catalunya".

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Empresa i Ocupació

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – informe sobre les problemàtiques detectades i estudi de les possibles mesures correctores

---



#### ACCIÓ 4.3.2.4 Potenciar les ITV, especialment la dels vehicles industrials

Per tal de donar compliment a la Directiva europea 2000/30/CE, els Mossos d'Esquadra, amb el suport de tècnics especialitzats, efectuen controls mòbils a peu de carretera de l'ITV autoritzada a vehicles industrials. Caldrà reforçar aquestes actuacions per tal de potenciar que tots els vehicles industrials circulin en bones condicions.

Així mateix, caldrà continuar amb les campanyes destinades a promoure les ITV.

*Agents implicats:* Mossos d'Esquadra, policies locals, SCT, Departament d'Empresa i Ocupació

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- % de vehicles industrials autoritzats amb l'ITV
- % de vehicles amb l'ITV



**OBJ 5**

Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cycle vital

**LE 5.1**

Desplegament i promoció d'un currículum de mobilitat segura que acompanyi les persones en la seva trajectòria com a usuaris de la mobilitat

**PT 5.1.1**

Potenciació de l'educació per a la mobilitat segura i altres mesures de prevenció del risc del trànsit mitjançant la participació dels centres educatius

#### ACCIÓ 5.1.1.1 Col·laborar amb el Departament d'Ensenyament per al desplegament de l'educació per a la mobilitat segura

Des de fa anys, l'SCT i el Departament d'Ensenyament col·laboren i ofereixen materials, projectes i sessions d'informació i sensibilització adreçada als docents.

Amb la finalitat que els centres educatius integrin l'EMS i s'introdueixi als projectes educatius de centre, s'ha de desplegar un conveni de col·laboració que doni cobertura i basteixi aquesta cooperació permanent.

Arran del conveni i per portar-lo a la pràctica, s'hauran de crear mecanismes que permetin desenvolupar accions concretes i avaluar-ne l'execució.

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Ensenyament

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:* - nre. d'accions derivades del conveni

### Acció 5.1.1.2 Obrir una línia de formació del professorat

Com a fruit de la col·laboració entre el Departament d'Ensenyament i el Departament d'Interior s'han creat els materials base d'un curs d'educació per a la mobilitat segura adreçat al professorat dels centres educatius.

Durant aquest període s'obrirà una oferta formativa que complementi les accions puntuals de sensibilització i informació dels docents. Aquesta oferta serà preferentment de formació a distància per tal de cobrir tot el territori.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Ensenyament

---

*Programació temporal:* 2014-2016

---

*Indicadors:*

- nre. de cursos i sessions per al professorat
- nre. d'assistents als cursos i sessions

---

### Acció 5.1.1.3 Col·laborar amb els centres educatius

Cada any, l'SCT fa nombroses intervencions d'educació per a la mobilitat segura que tenen com a destinataris els alumnes de primària i secundària. Tot i que són molt diverses, algunes tenen una gran projecció, com les conferències del programa Game-Over, representacions teatrals, programes comarcals i municipals, campanyes específiques...

Es donarà continuïtat a aquest projecte, vistos els resultats de l'avaluació que se'n fa i la seva acceptació. A més a més, s'oferirà assessorament als centres educatius per tal que totes les activitats que es facin es puguin integrar en un programa educatiu més ampli.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Ensenyament, centres educatius, Fundació Institut Guttmann, ens locals, fundacions, mutualitats de conductors

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:*

- nre. de xerrades col·loqui GameOver
- nre. de representacions teatrals
- nre. d'assessoraments

---

### Acció 5.1.1.4 Educar per a una mobilitat segura mitjançant els parcs infantils (bicicletes) adreçats a alumnes de primària i ampliar l'educació sobre conducció segura de ciclomotors i motocicletes

Es potenciarà l'educació i formació sobre la mobilitat segura en els centres educatius de primària i secundària.

Actualment, l'SCT dóna suport als centres educatius mitjançant els parcs infantils de trànsit que desenvolupen activitats didàctiques i de conducció amb bicicletes a primària i ciclomotors a secundària.

Igualment, tenint en compte l'ascens de l'accidentalitat en el grup de motoristes, l'SCT durant aquest període realitzarà un programa educatiu sobre conducció segura de motocicletes que s'oferirà als joves que disposin de permís de conduir.

---

*Agents implicats:* SCT, entitats locals, centres educatius

---

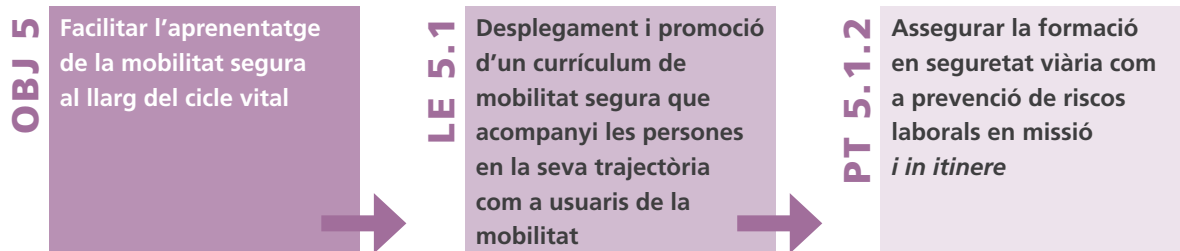
*Programació temporal:* 2014-2016

---

*Indicadors:*

- nre. de cursos impartits amb ciclomotors i motocicletes
- nre. d'assistents als cursos
- nre. de jornades de bicicletes

---



#### ACCIÓ 5.1.2.1 Dissenyar i implementar un forfor per a prevencionistes

A Catalunya, un 33,20% del conjunt de les víctimes per accident de trànsit l'any 2012 van produir-se en un entorn laboral, amb un total de 2.665 víctimes en desplaçaments en missió i 8.829 de víctimes en els trajectes d'anar i tornar de la feina.

Una manera efectiva d'arribar a les empreses i als treballadors per incloure la prevenció en seguretat viària és amb la formació als mateixos prevencionistes, tant als tècnics de prevenció dels serveis propis com als aliens. Actualment és un col·lectiu que no té una formació específica en temes de mobilitat segura i per això és interessant oferir-los un forfor que els doni eines per incloure la seguretat viària i els plans de mobilitat a les empreses.

**Agents implicats:** SCT, Departament d'Empresa i Ocupació

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:** – disseny i implementació del forfor

#### ACCIÓ 5.1.2.2 Fer cursos de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors de l'Administració

L'Administració pot incidir en la millora de la seguretat viària laboral mitjançant l'oferta de cursos de mobilitat segura dirigits als treballadors dels diferents departaments de la Generalitat, tant als treballadors que utilitzen el vehicle per temes laborals com al conjunt de treballadors amb referència als seus desplaçaments en anar i tornar de la feina.

**Agents implicats:** SCT, Departament de Governació, Escola d'Administració Pública

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:** – nre. de cursos realitzats i valoració

#### ACCIÓ 5.1.2.3 Fer cursos de seguretat viària a l'entorn laboral amb el suport dels agents socials

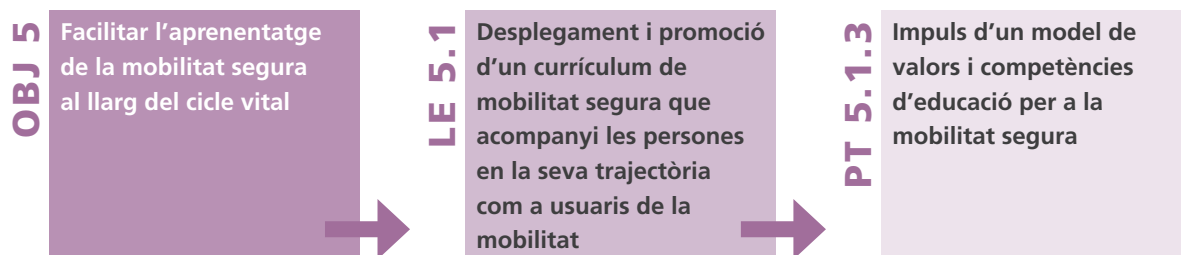
L'SCT des de l'any 2004 ofereix unes jornades de seguretat viària a les empreses per a la millora de la seguretat viària dels seus treballadors. Hi ha dos tipus de jornades: seguretat viària *in itinere* i seguretat viària en missió, i especialment en conductors professionals. El trienni 2014-2016 es vol continuar potenciant aquesta línia, incloent la formació dins dels plans de prevenció de riscos laborals per incidir en la reducció de l'accidentalitat viària a les empreses, així com en les recomanacions per a una conducció eficient.

En aquesta nova etapa d'aprofundiment de la responsabilitat compartida, l'SCT promourà la realització de convenis amb els agents socials per impartir cursos de formació viària laboral als treballadors.

**Agents implicats:** SCT, Departament d'Empresa i Ocupació, organitzacions sindicals, Ministeri de Foment, Pimec

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

**Indicadors:** – nre. de cursos realitzats i valoració



### ACCIÓ 5.1.3.1 Consolidar el model competencial de mobilitat segura

A partir d'un ampli grup de participants, s'ha fet un procés d'anàlisi i reflexió que ha culminat en un model de competències de les persones que comparteixen l'espai públic, des de la perspectiva de l'educació per a la mobilitat segura.

Durant el trienni 2014-2016 s'ha de consolidar el model competencial i donar-li difusió, de manera que el que cal aprendre orienti les intervencions dels agents educatius, tant les dirigides als infants, com a joves, adults i gent gran.

*Agents implicats:* SCT, monitors d'educació viària, ISPC

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- publicació i distribució de les bases del model i de materials derivats
- nre. de presentacions i formacions específiques del tema

### Acció 5.1.3.2 Promoure i donar suport a les intervencions d'educació per a la mobilitat segura

Vist el gran nombre d'actors que participen en la mobilitat i les possibilitats que actuen com a agents educatius, s'han de fer intervencions perquè s'integrin com a impulsors de l'educació per a la mobilitat segura. Amb aquesta finalitat, s'oferiran programes de sensibilització i formació que permetin que nous professionals s'hi sumin, que arribin a grups d'edat i professionals diferents i que alhora ho facin compartint el model competencial.

Així mateix, caldrà reforçar la creació i distribució de materials per als educadors de mobilitat segura actuals i aquells nous agents que se sumin al projecte. A més a més, s'haurà de facilitar la difusió de propostes educatives (programes i materials) en línia, mitjançant el web EDUMS.

*Agents implicats:* SCT, monitors d'educació viària, departaments de la Generalitat, ens locals, fundacions, associacions, empreses, universitats

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

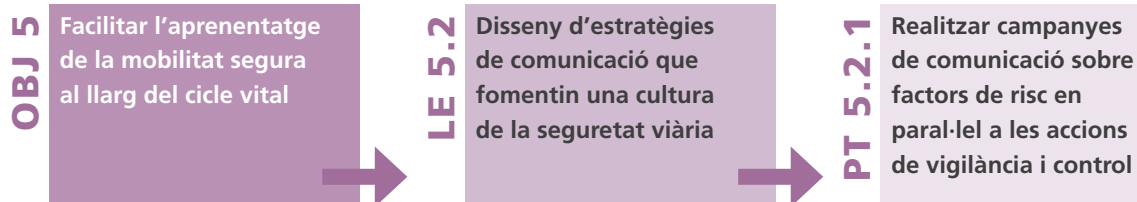
- nre. d'usuaris del web EDUMS
- nre. de sol·licitants de recursos didàctics i d'assessorament
- nre. d'edicions de material

### Acció 5.1.3.3 Donar suport als monitors d'educació viària de les policies locals i els Mossos d'Esquadra

Els monitors d'educació viària de les policies de Catalunya són els primers impulsors de l'educació per a la mobilitat segura. No obstant això, la limitació de recursos, els canvis interns o les restriccions que imposen els seus destinataris posen en perill la força de la seva intervenció.

Per evitar que la seva activitat disminueixi, es donarà suport a les seves intervencions, mitjançant trobades, recursos didàctics i programes de formació.

<i>Agents implicats:</i>	SCT, ISPC, monitors d'educació viària
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– formació i nre. de jornades per a monitors d'educació viària



### ACCIÓ 5.2.1.1 Fer campanyes de comunicació sobre els factors de risc

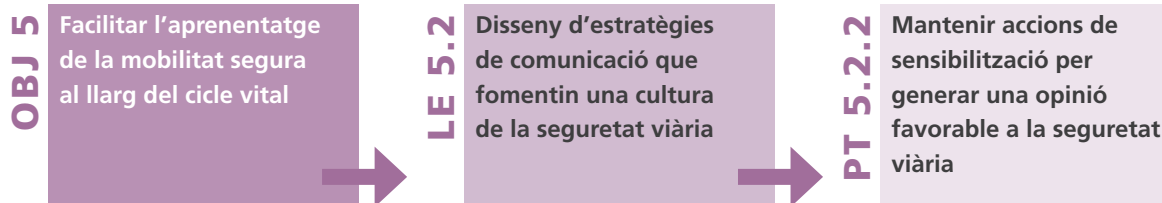
La tasca educativa de l'SCT esdevé cabdal per tal d'aconseguir minimitzar els factors de risc. En concret, cal treballar sobre el consum d'alcohol/drogues/psicofàrmacs en relació amb la conducció, sobre l'ús dels sistemes de seguretat passiva, així com sobre els excessos de velocitat i l'ús d'elements com ara GPS o telèfons mòbils que puguin distreure de la conducció.

En concret, es proposa treballar amb les campanyes següents:

- Campanya de comunicació general per als caps de setmana, quan tenen lloc la majoria d'accidents
- Campanya específica sobre conducció temerària en zona urbana, destacant el respecte dels passos de vianants i els avançaments no permesos
- Campanya específica sobre distraccions (ús de GPS, mòbil...)
- Campanya específica sobre el manteniment de la distància de seguretat entre vehicles motoritzats i en relació amb la bicicleta
- Campanya específica sobre seguretat viària orientada als adolescents (14-20 anys)

<i>Agents implicats:</i>	SCT
<i>Programació temporal:</i>	2014-2015-2016
<i>Indicadors:</i>	– nre. de campanyes realitzades i valoració





### ACCIÓ 5.2.2.1 Continuar amb els serveis interactius que permeten recollir missatges dels ciutadans

Des del març del 2012, l'SCT disposa d'un canal YouTube, des d'on es distribueixen fàcilment les campanyes de comunicació. Tots els vídeos editats pel Servei Català de Trànsit, incloent els reportatges audiovisuals de la revista *InfoTrànsit*, es poden trobar al nou canal de YouTube:

<http://www.youtube.com/transitcatalunya>

El nou canal de difusió es va crear amb l'objectiu de facilitar la lectura dels continguts de la revista *InfoTrànsit*, com també per permetre visualitzar tots els reportatges audiovisuals del número vigent i cercar continguts mitjançant paraules clau. A més a més, els lectors poden recomanar articles i reportatges a través de les principals xarxes socials i enviar per correu electrònic els continguts recomanats.

Es proposa donar més rellevància a aquest canal per tal que els ciutadans i ciutadanes s'animin a participar-hi activament.

Així mateix, es planteja continuar amb la política d'informació del trànsit i d'altres informacions en matèria de seguretat viària que ofereix l'SCT mitjançant el servei Twitter (@transit, i els perfils de les carreteres més transitades: @transita2, @transitc58, @transitb10...).



**Agents implicats:** SCT

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

- Indicadors:**
- nre. de visualitzacions dels vídeos penjats al YouTube
  - nre. de comentaris a la pestanya de Debat del YouTube
  - nre. de seguidors de Twitter dels diferents perfils de l'SCT
  - nre. de tuits marcats com a favorits o retuitejats

### ACCIÓ 5.2.2.2 Continuar amb la publicació de la revista digital *InfoTrànsit*

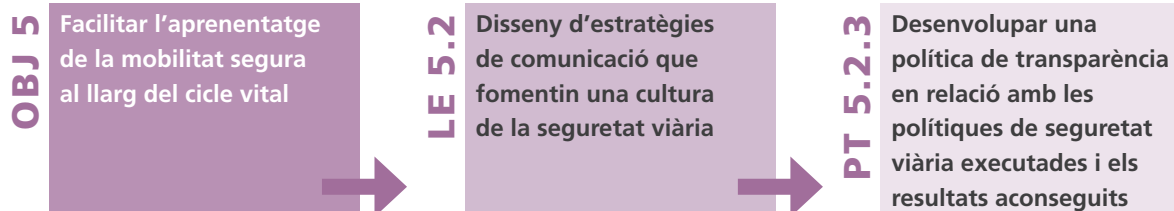
Al març del 2012 l'SCT va estrenar nou web per a la seva revista *InfoTrànsit* (<http://infotransit.gencat.cat>), amb un format digital que complementa l'edició en paper (que s'edita des de l'any 2000).

El web incorpora reportatges audiovisuals, fotografies, arxius d'àudio, infografies i enllaços relacionats, amb un disseny atractiu i dinàmic. L'objectiu és que es converteixi en un canal a l'abast de tothom, on d'una manera amena i còmoda el lector es pugui endinsar en totes les seccions de la publicació.

La revista es publica de forma trimestral, i amb aquesta actuació es pretén fomentar-ne encara més la lectura.



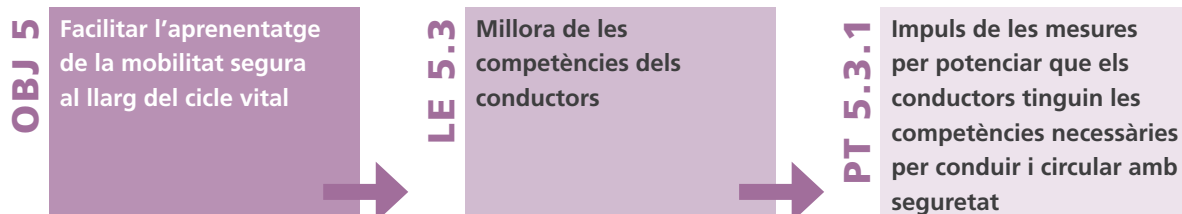
Agents implicats:	SCT
Programació temporal:	2014-2015-2016
Indicadors:	– nre. d'accessos al web InfoTrànsit



### ACCIÓ 5.2.3.1 Elaborar anualment un informe sobre l'estat de les accions previstes al PSV

Per tal de realitzar una política de transparència en relació amb les mesures de seguretat viària executades es proposa elaborar informes anuals que indiquin l'estat d'execució de les accions previstes pel PSV, mitjançant l'aplicació dels indicadors de seguiment i d'altres valoracions qualitatives.

Agents implicats:	SCT
Programació temporal:	2014-2015-2016
Indicadors:	– informe anual de les activitats



### ACCIÓ 5.3.1.1 Formar els professionals: professors de formació viària i directors d'escoles de conductors

Dins del marc d'aquest projecte tractor cal donar continuïtat a la formació bàsica dels professors de formació viària i dels directors d'escoles de conductors, però incloent en aquesta formació programes específics que permetin a aquests professionals incidir en l'educació de les actituds favorables a la cultura de la mobilitat segura. Aquests programes hauran d'incidir en l'aplicació del model de canvi d'actituds tant en el àmbit de l'ensenyament teòric com en l'àmbit de l'ensenyament pràctic al vehicle incidint en els factors de risc concrets detectats en cada alumne.

Agents implicats:	SCT
Programació temporal:	2014-2015-2016
Indicadors:	– nre. total de cursos i alumnes al final del trienni

### ACCIÓ 5.3.1.2 Implementar un centre de recursos en línia

En aquests moments, tot i que existeixen diverses entitats que ofereixen recursos i formació permanent adreçada als professionals de la formació de la conducció, no hi ha una plataforma en línia que reculli tota aquesta oferta per tal que els professionals puguin tenir un accés integral a aquesta informació que els permeti millorar la seva pràctica professional, la qual també comportarà la millora de la formació dels conductors.

---

*Agents implicats:* SCT, universitats, associacions i federacions d'autoescoles, centres de formació del sector

---

*Programació temporal:* Creació del centre de recursos 2014  
Funcionament 2015-2016

---

*Indicadors:* – comprovació de l'existència i funcionament de la plataforma

---

### ACCIÓ 5.3.1.3 Implementar programes de sensibilització als centres de formació de conductors

Actualment la formació dels conductors pel que fa als coneixements i procediments està força desenvolupada, però no tant en relació amb els aspectes actitudinals que caldria reforçar per tal de reduir els riscos produïts pel factor humà que està present en un percentatge elevat dels accidents.

En aquest sentit, s'ha d'impulsar la implementació i avaluació de programes de sensibilització adreçats als alumnes d'escoles de conductors basats en la detecció dels factors de risc i en la millora de les actituds. En concret, s'ha d'impulsar l'aplicació del Curs de seguretat viària basat en el canvi d'actitud elaborat per la Càtedra d'educació i formació viària del Servei Català de Trànsit i la Universitat Autònoma de Barcelona.

---

*Agents implicats:* SCT, Càtedra d'educació i formació viària de l'SCT i la UAB

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de centres que han aplicat aquests programes

---

### ACCIÓ 5.3.1.4 Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors

Per tal de millorar la qualitat dels conductors cal també avaluar el funcionament dels centres de formació i dels centres de reconeixement de conductors, i promoure les millores adients per augmentar la qualitat tant de la formació dels conductors com de l'avaluació de les condicions psicofísiques.

En relació amb aquestes avaluacions es seguirà potenciant la formació en aquest àmbit entre els psicòlegs que treballen o treballaran en els centres de reconeixement de conductors.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament de Salut, Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de visites realitzades anualment  
– nre. de cursos de formació al Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya per a la capaciació de psicòlegs en centres de reconeixement de conductors i indicador de satisfacció d'aquests

---



### ACCIÓ 5.3.1.5 Reconèixer la formació viària amb un segell de qualitat

S'obrirà un procés per acreditar les autoescoles amb un segell de qualitat, que prioritzarà la formació del professorat, la introducció de millores en la formació de l'alumnat i la seva avaluació, a més de les característiques de l'autoescola i dels recursos materials. Per tal de portar-lo a terme, s'haurà d'establir un sistema objectiu de qualificació que incorporarà el seguiment de l'activitat del centre.

---

*Agents implicats:* SCT, autoescoles

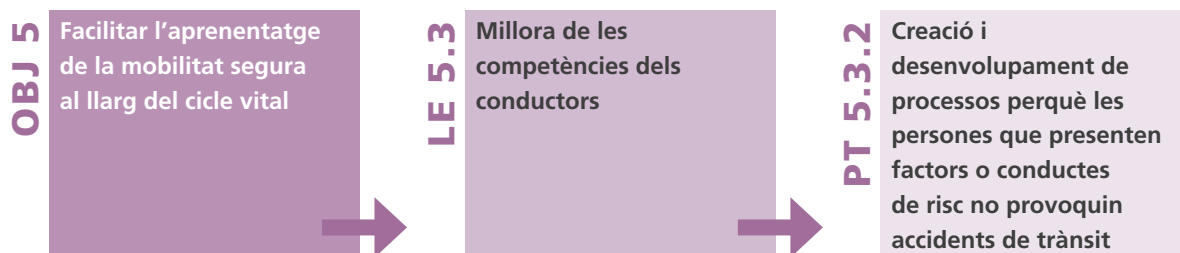
---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – realització del procediment d'acreditació

---



### ACCIÓ 5.3.2.1 Formar els professionals i testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts

En el marc d'aquest pla cal continuar amb la formació de nous professionals dedicats a la reeducació dels conductors infractors, tant formadors viaris com psicòlegs formadors, i fer en aquesta formació les adaptacions adients per tal de millorar la qualitat de l'ensenyament que imparteixen adaptant-lo a les necessitats detectades en els estudis realitzats sobre els resultats dels programes formatius. En aquesta mateixa línia cal fer formació contínua i reciclatge dels formadors viaris i psicòlegs formadors.

Així mateix, com que els cursos inclouen la participació de víctimes d'accidents de trànsit que donen el seu testimoni, es faran jornades formatives i d'intercanvi d'experiències que serveixen per millorar la tasca d'aquestes persones que ocupen un paper fonamental en el programa formatiu.

---

*Agents implicats:* SCT, Càtedra d'educació i formació viària de l'SCT i la UAB, associacions de víctimes d'accidents de trànsit

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. de cursos i jornades al final del trienni

---

### ACCIÓ 5.3.2.2 Fer el seguiment dels resultats dels cursos de reeducació i sensibilització d'infractors

Amb la finalitat de millorar els programes formatius adreçats al col·lectiu de conductors amb més risc, cal fer el seguiment dels resultats i de la qualitat dels cursos de permís per punts, en relació amb la reducció de les conductes infractores dels alumnes que hi participen.

---

*Agents implicats:* SCT

---

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

---

*Indicadors:* – nre. d'estudis realitzats en el trienni

---

### ACCIÓ 5.3.2.3 Fer el seguiment pedagògic dels cursos de reeducació i sensibilització d'infractors, així com del funcionament dels centres que els desenvolupen

Per millorar la qualitat de la formació i dels programes formatius s'ha de fer no únicament un seguiment de resultats, sinó també un seguiment pedagògic tant dels cursos com del desenvolupament de la formació a les aules i la gestió dels centres.

---

*Agents implicats:* SCT i Càtedra d'educació i formació viària de l'SCT i la UAB

---

*Programació temporal:* 2014-2016

---

*Indicadors:*

- percentatge de centres visitats
- nre. de centres on s'ha fet el seguiment i assessorament pedagògic

---

### ACCIÓ 5.3.2.4 Estudiar els diferents col·lectius i perfils dels alumnes que participen en els cursos de reeducació i sensibilització d'infractors

Al llarg dels anys d'aplicació dels cursos de reeducació i sensibilització del permís per punts s'ha pogut comprovar que hi ha diferents col·lectius i perfils d'alumnes que requereixen adaptacions dels programes formatius per tal de millorar els seus comportaments de risc. Per aquest motiu, cal estudiar quins són aquests col·lectius i els perfils dels alumnes, i quines adaptacions s'haurien d'aplicar.

---

*Agents implicats:* SCT, universitats, Departament de Justícia, Departament de Salut

---

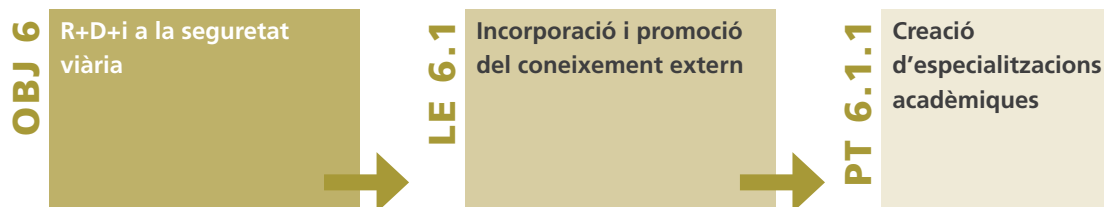
*Programació temporal:* 2014-2016

---

*Indicadors:*

- nre. d'estudis fets sobre els diferents tipus de col·lectius i perfils que participen als cursos

---



### ACCIÓ 6.1.1.1 Desenvolupar la creació de màsters i especialitzacions de seguretat viària

Es planteja que les escoles tècniques desenvolupin una nova oferta d'especialitzacions relacionades amb el trànsit. Aquesta nova oferta ha de dotar d'una major professionalitat els entorns laborals centrats en la seguretat viària.

---

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Economia i Coneixement

---

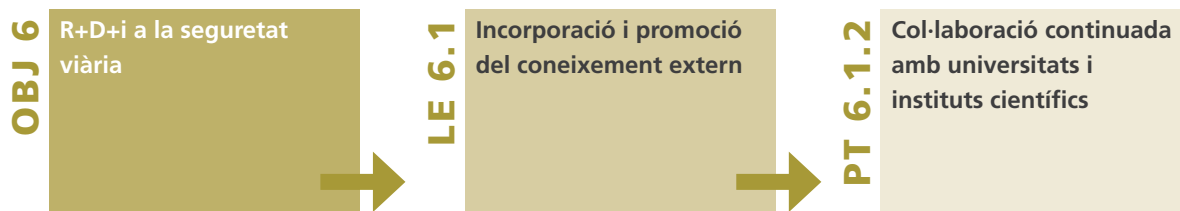
*Programació temporal:* 2014-2015

---

*Indicadors:*

- nre. de màsters i especialitzacions creades
- nre. d'alumnes que cursen aquesta formació

---



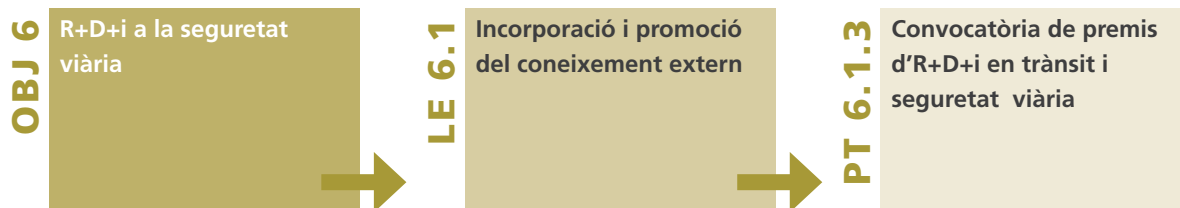
### ACCIÓ 6.1.2.1 Reforçar la col·laboració amb universitats i instituts científics

Es preveu establir mecanismes de col·laboració sistemàtics entre l'SCT i les universitats que permetin incorporar el coneixement extern en la definició i execució de les polítiques de seguretat viària i que també potenciïn la investigació per part de les universitats i centres de recerca en aquesta matèria.

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Economia i Coneixement

*Programació temporal:* 2013-2014-2015

*Indicadors:* – nre. de convenis o acords de col·laboració



### ACCIÓ 6.1.3.1 Crear un premi per destacar les millors actuacions en matèria de seguretat viària

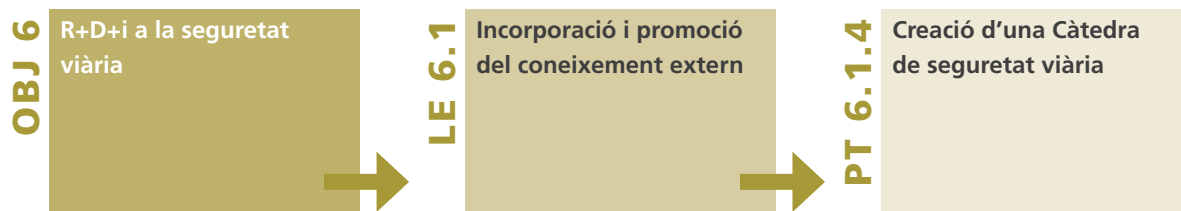
Amb l'objectiu d'incentivar la realització de projectes d'R+D+i en relació amb el trànsit i la seguretat viària, es preveu impulsar la creació d'un premi que reconegui les millors iniciatives, executades tant per entitats públiques com privades.

El premi haurà d'estar dotat d'una quantia econòmica que ajudi en el finançament del projecte guanyador.

*Agents implicats:* SCT

*Programació temporal:* 2014

*Indicadors:* – nre. de propostes presentades al premi



#### ACCIÓ 6.1.4.1 Crear la Càtedra de seguretat viària

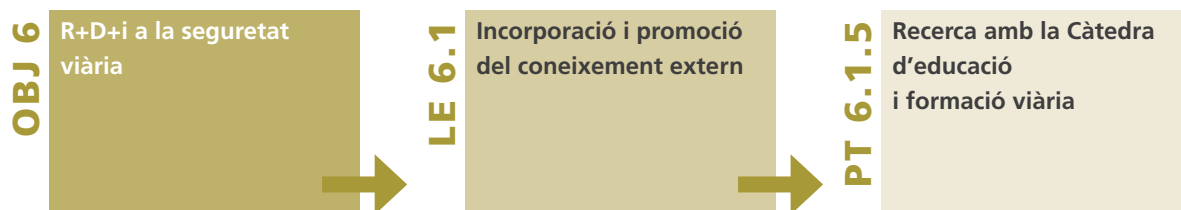
Una nova Càtedra de seguretat viària haurà de permetre impulsar la innovació i recerca en aquest àmbit, mitjançant acords de col·laboració entre les universitats i els agents públics i privats relacionats amb la seguretat viària.

Es preveu que l'àmbit d'actuació de la nova Càtedra se centri en diferents línies de treball, com ara la formació, la difusió del coneixement, la investigació i la transferència de tecnologia.

*Agents implicats:* SCT, Departament d'Economia i Coneixement, Departament d'Empresa i Ocupació

*Programació temporal:* 2015

*Indicadors:* – creació de la Càtedra



#### ACCIÓ 6.1.5.1 Continuar amb la recerca de la Càtedra d'educació i formació viària

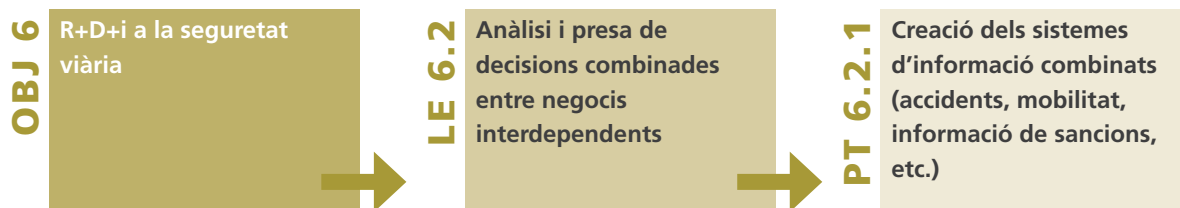
L'SCT i la Càtedra d'educació i formació viària de la UAB treballen, des de l'any 2004, en la recerca i desenvolupament de programes educatius.

Es preveu continuar impulsant la línia de recerca de la Càtedra en relació amb els canvis d'actitud dels conductors davant dels factors de risc. S'extrauran conclusions que permetin avaluar i dissenyar recursos i programes específics.

*Agents implicats:* SCT, Càtedra d'educació i formació viària de la UAB

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:* – nre. de publicacions científiques sobre els canvis d'actitud davant els factors de risc  
– nre. de recursos i programes dissenyats



### ACCIÓ 6.2.1.1 Participar en la definició de *ferit greu* d'accident de trànsit en l'àmbit europeu

Els plans de seguretat viària aplicats fins a l'actualitat s'han focalitzat molt en la reducció de víctimes mortals a la xarxa viària, acomplint a bastament l'objectiu marcat per la Unió Europea de reduir el 50% de víctimes mortals l'any 2010 respecte de l'any 2000.

En els propers anys, però, cal fixar l'atenció en els ferits greus, ja que aquest indicador permetrà tenir una imatge més fidedigna de les conseqüències de la sinistralitat viària. És per això que ja al PSV 2011-2013 es va plantejar una reducció del 15% de morts i de ferits greus en accidents de trànsit. A Catalunya, un ferit greu és el que té un ingrés hospitalari a 24 hores com a conseqüència directa d'un accident de trànsit, de forma independent a la gravetat real o definitiva de la lesió. No obstant això, el concepte *ferit greu* encara no està consensuat en l'àmbit europeu.

La Unió Europea volia fixar un objectiu de reducció de ferits greus per a l'any 2020. No es va poder establir objectivament el nombre de ferits greus a Europa el 2010 per la definició diferent de *ferit greu* entre els diversos països membres. Per exemple, hi ha països que no diferencien els ferits greus, o que tenen aquesta consideració quan hi ha hospitalització de més de 24 hores, o al cap de tres dies d'hospitalització o segons l'opinió policial en atendre l'accident.

L'EU HighLevel Group on Road Safety va fer la proposta d'utilitzar l'escala MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score) com l'opció preferible per a una definició comuna que, més tard, va ser confirmada. La puntuació MAIS es basa en el valor de gravetat més alt que resulta de valorar la gravetat de les lesions diagnosticades en diferents regions anatòmiques en una escala que va de l'1 al 6, sent els valors de 3 a 6 els que es consideren més greus. Les primeres versions d'aquesta escala de gravetat van ser publicades l'any 1969 per l'Association for the Advancement of Automotive Medicine, i actualment representa una de les formes més acceptades de valorar la gravetat global de les lesions en l'àmbit sanitari.

Caldria, doncs, treballar conjuntament amb la Unió Europea i amb el Departament de Salut en la definició de *ferit greu* i homogeneïtzar aquest concepte a tots els països de la Unió Europea.

---

**Agents implicats:** SCT, Departament de Salut

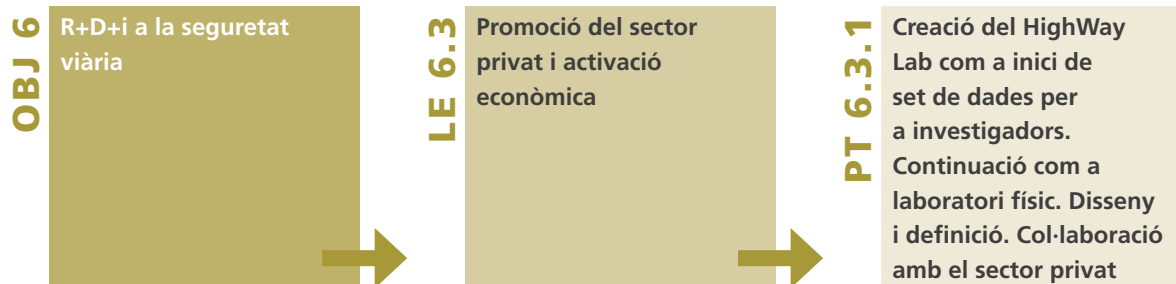
---

**Programació temporal:** 2014-2015-2016

---

**Indicadors:** – definició de *ferit greu*

---



#### ACCIÓ 6.3.1.1 Establir mecanismes per tal de crear el HighWay Lab

Un HighWay Lab és un tram de carretera sobresensoritzat on es recullen dades sobre el comportament dels conductors que possibiliten experimentar en un entorn real. L'SCT posarà el HighWay Lab a disposició dels centres de recerca, universitats, empreses, etc.

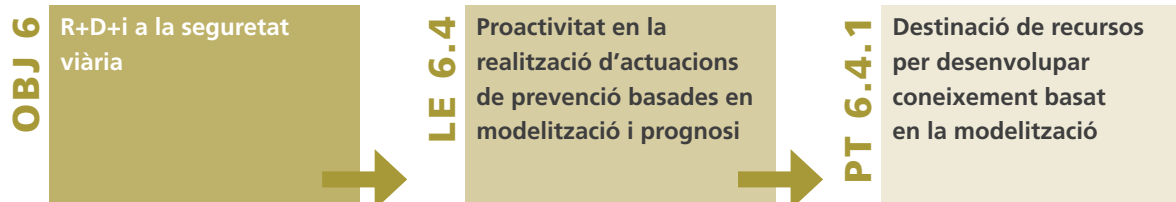
L'inici de funcionament del HighWay Lab serà la creació d'una pàgina web en què es publicarà l'experiment, que es preveu dur a terme a la B-23.

En la fase experimental, el HighWay Lab té la funció d'enregistrar dades i difondre-les per a la investigació. En una segona fase es preveu posar a disposició dels investigadors el tram per tal que puguin fer-hi experiments.

*Agents implicats:* SCT

*Programació temporal:* 2015-2016

*Indicadors:* — elaboració del conveni



#### ACCIÓ 6.4.1.1 Definir i crear una unitat de modelització del trànsit i d'accidents

La mobilitat i el trànsit segueixen patrons semblants. Si s'aconsegueix establir quins són els factors o indicadors més influents i determinants relacionats amb el trànsit i la mobilitat, es podria pronosticar la mobilitat mitjançant un model i, de retruc, l'accidentalitat.

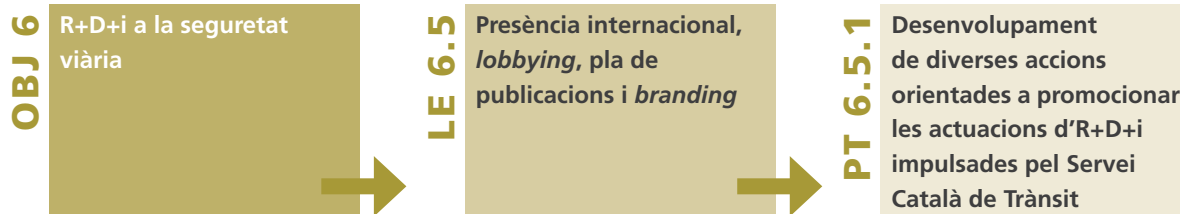
Ja existeixen eines, com ara el *Highways Safety Manual*, que proporciona informació i eines per al procés de presa de decisions. L'HSM permet quantificar el grau de seguretat d'una carretera i determinar alternatives més segures.

Per tal de treballar en aquesta línia, tot incorporant les eines existents, es planteja la creació d'una unitat de modelització del comportament del trànsit i dels accidents.

*Agents implicats:* SCT

*Programació temporal:* 2015-2016

*Indicadors:* — creació de la unitat



### ACCIÓ 6.5.1.1 Impulsar i col·laborar en projectes europeus amb altres serveis de trànsit de diferents països

L'SCT haurà de col·laborar amb les entitats europees relacionades amb la seguretat viària (ETSC, ERTICO, etc.) i participar en els diferents projectes que es duguin a terme, tot incrementant el nombre de col·laboracions amb països o regions europees de característiques similars a les catalanes.

*Agents implicats:* SCT

*Programació temporal:* 2014-2015-2016

*Indicadors:*

- nre. de projectes europeus en què participa l'SCT
- nre. de publicacions i comunicacions de l'SCT en l'àmbit internacional

