

Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020

Aprovat per acord de Govern de 14 de gener de 2014

Tramès al Parlament de Catalunya el 16 de gener de 2014



Generalitat
de Catalunya



servei català de
Trànsit

Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020

Aprovat per acord de Govern de 14 de gener de 2014

Tramès al Parlament de Catalunya el 16 de gener de 2014



**Generalitat
de Catalunya**



servei català de

Trànsit

© 2014, Servei Català de Trànsit.

DL: B 7329-2014

Producció i disseny: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions

Índex

1

Preàmbul 4

Introducció 5

**La seguretat viària a Catalunya:
al capdavant dels països líders** 7

1.1 La seguretat viària a Catalunya en el context internacional 8

1.2 Les principals dades de la seguretat viària 10

2

**Mirant al futur:
reptes i tendències per al Servei Català de Trànsit** 17

2.1 Tendències marcades per organismes internacionals 19

2.2 Millors pràctiques destacables dels països de la Unió Europea 23

2.3 L'oportunitat per al Servei Català de Trànsit 28

3

El Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 31

3.1 Model de seguretat viària 32

3.2 Visió i objectius estratègics 34

3.3 Línies estratègiques i projectes tractors 35

4

Quadre de comandament 75

4.1 Introducció al quadre de comandament 76

4.2 Quadre de comandament del marc estratègic 2014-2020 77

5

Model de govern i de gestió 83

5.1 Model de govern i de gestió 84

5.2 Estratègia de comunicació 88

Preàmbul

El **Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020**, pioner a Catalunya, té com a objectiu central fer avançar el nostre país al capdavant dels països europeus amb menys nombre de morts per milió d'habitants. Avui, Catalunya es troba entre els vuit primers països del nostre entorn, només per darrere de potències en seguretat viària com Suècia, el Regne Unit o els Països Baixos.

Durant els darrers anys, en paral·lel amb la redacció de successius plans triennals de seguretat viària, la xifra de persones mortes i ferides a les carreteres s'ha convertit en un objectiu prioritari per al Govern de la Generalitat i també per a la gran majoria de ciutadans i ciutadanes. Des de **l'any 2000**, quan hi va haver 622 morts (a 24 hores) a les carreteres catalanes, el model català de reducció d'accidentalitat s'ha centrat, bàsicament, en la gestió de la influència dels factors més importants en la producció d'accidents i la generació de víctimes de trànsit, així com en un treball de conscienciació continu. Des de llavors s'han anat acomplint tots els objectius que ens hem fixat quant a reducció de la sinistralitat a les carreteres catalanes. De fet, Catalunya va assolir, un any abans del que es preveia, l'objectiu de la Unió Europea, fixat en el Llibre blanc sobre la política europea de transport, de reduir l'any 2010 el nombre de morts a la xarxa viària a la meitat respecte de l'any 2000, una fita que per a molts podia semblar inassolible anys enrere.

L'any 2013 l'hem tancat amb 168 morts a les carreteres catalanes, la qual cosa significa una reducció de la sinistralitat mortal del 31,71% respecte a l'any 2010 (morts a 24 hores). Ara ens hem de fixar en les noves orientacions de la política de seguretat viària de la Unió Europea per al 2011–2020,

la qual estableix com a objectiu reduir un 50% el nombre de morts el 2020 respecte del 2010. Així, a mitjà i llarg termini hem de mirar cap a la consecució dels objectius que ens hem marcat, i fer-ho amb les nostres eines principals: l'educació i la persuasió, però també la dissuasió.

Volem introduir el concepte de la responsabilitat compartida a tots els nivells. Així aconseguirem entre tots l'objectiu estratègic de la visió zero de la seguretat viària, que també Europa ha apuntat com a fita per a un cada cop menys llunyà 2050: aconseguir l'accidentalitat zero en víctimes mortals i en víctimes greus amb seqüeles de per vida.



Ramon Espadaler i Parcerisas
Conseller d'Interior

Introducció

Quan el febrer passat el Servei Català de Trànsit va rebre l'encàrrec del conseller d'Interior, Ramon Espadaler, d'elaborar un pla estratègic de seguretat viària fins al 2020, que anés més enllà dels plans de seguretat viària triennals, vam traçar una mirada que havia d'arribar a un horitzó que preveïés la xarxa viària com un espai segur, amable i sostenible. Teníem la bona experiència d'aquests plans anteriors i dels resultats que ens van permetre reduir les víctimes mortals a la xarxa viària un 50% entre el 2000 i el 2010 com a base. Però la Unió Europea ens marcava nous reptes: un altre 50% de reducció de cara al 2020. Per ser gràfics: si l'any 2000 hi havia 891 morts a la xarxa viària i el 2010 n'eren encara 381, en deu anys hem d'aconseguir que només n'hi hagi 191. I menys.

El Pla estratègic que aquest 14 de gener de 2014 ha aprovat el Govern de la Generalitat i que s'eleva al Parlament de Catalunya és l'eina que necessitem perquè, un cop implantats amb èxit els sistemes de seguretat passiva (cinturó, casc, cadiretes...) i assolit un alt grau de conscienciació, sobretot entre els joves, puguem fer entre tots el gran canvi d'implicació social i institucional que ens permeti somniar en les zero víctimes mortals que la UE desitja per a l'any 2050. Volem introduir el concepte de la responsabilitat compartida a tots els nivells. Seguirem educant i formant l'usuari al llarg de tota la vida, rendibilitzarem inversions, farem complir la normativa, aplicarem noves tecnologies, treballarem més estretament amb Europa i amb els ajuntaments. Però també hi ha una feina interdepartamental, d'involucrar i coordinar entitats públiques i privades, en què volem aprofundir. A tots aquests agents els demanem la complicitat. Perquè tots tenim responsabilitats en seguretat viària.

Aquest any 2013, que tot just hem tancat, hem col·laborat amb el Departament d'Empresa i Ocupació en una campanya de seguretat perquè els vehicles passin la ITV; hem assegut una trentena d'agents en un grup de treball per reduir la sinistralitat de les motocicletes; estem treballant amb Ensenyament per ampliar l'educació viària a secundària i a formació professional per als joves de 16 a 18 anys, de manera que coneguin els millors comportaments segurs en la conducció d'un ciclomotor o d'una motocicleta; estem treballant amb les universitats per obrir càtedres que ens mostrin noves línies d'R+D+i, i ja hem arribat al 81,38% del territori a través dels plans locals de seguretat viària, que ens ajuden a reduir la sinistralitat en zona urbana i periurbana.

Tots aquests projectes tenen a veure amb la línia que ens marca el Pla estratègic 2014-2020, amb uns valors que responen a la protecció dels col·lectius vulnerables, al compromís institucional de crear un entorn segur, a la transparència de resultats i ús de recursos i a la proactivitat en la recerca de solucions per ser capdavanters en l'àmbit europeu. Tenim una visió: garantir que la mobilitat de les persones es faci amb la màxima seguretat i reduir el nombre, la gravetat i les conseqüències dels accidents. I treballar amb la màxima eficiència. Tenim una visió. Tenim un pla. I el complirem entre tots.



Els convido que facin un recorregut per aquest Pla estratègic, d'una banda, perquè tinguin coneixement de les actuacions que es fan des del Govern de la Generalitat a través del Servei Català de Trànsit, i d'altra banda, perquè cadascú de vostès participi

activament en la millora de la mobilitat segura. Aconseguir les fites d'aquest Pla estratègic és responsabilitat de tothom i tots hi podem aportar el nostre granet de sorra.

Joan Josep Isern Aranda
Director del Servei Català de Trànsit



La seguretat viària a Catalunya: al capdavant dels països líders

- 1.1 La seguretat viària a Catalunya en el context internacional**
- 1.2 Les principals dades de la seguretat viària**

1. La seguretat viària a Catalunya: al capdavant dels països líders

1.1 La seguretat viària a Catalunya en el context internacional

Catalunya ocupa una posició de referent en l'àmbit internacional en matèria de seguretat viària, consolidada en una trajectòria rellevant en processos de planificació estratègica

Des de l'any 1999, Catalunya ha aplicat plans de seguretat viària en els quals ha involucrat els diferents agents que interactuen en l'entorn. Aquestes estratègies han contribuït a posicionar Catalunya en nivells similars a països que són considerats referents en aquesta matèria, com és el cas d'Alemanya, els Països Baixos, el Regne Unit i Suècia.

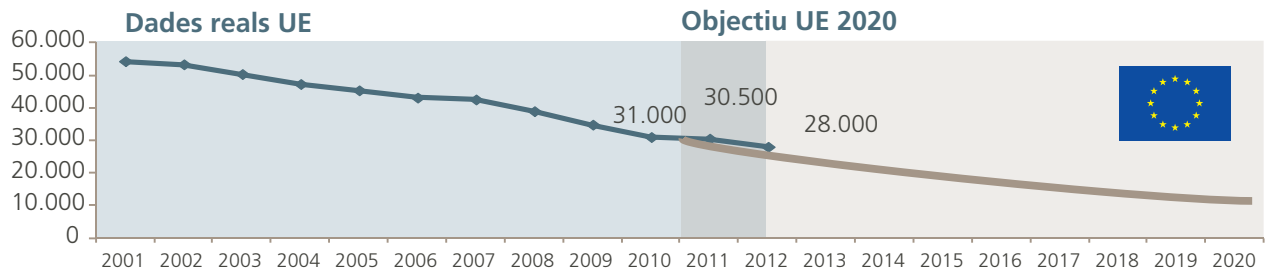
Evolució del marc estratègic de la seguretat viària a Catalunya



Tal com es pot observar en el gràfic de sota, des que es va posar en marxa el primer Pla de seguretat viària a Catalunya s'ha aconseguit reduir el nombre de morts més d'un 60%.

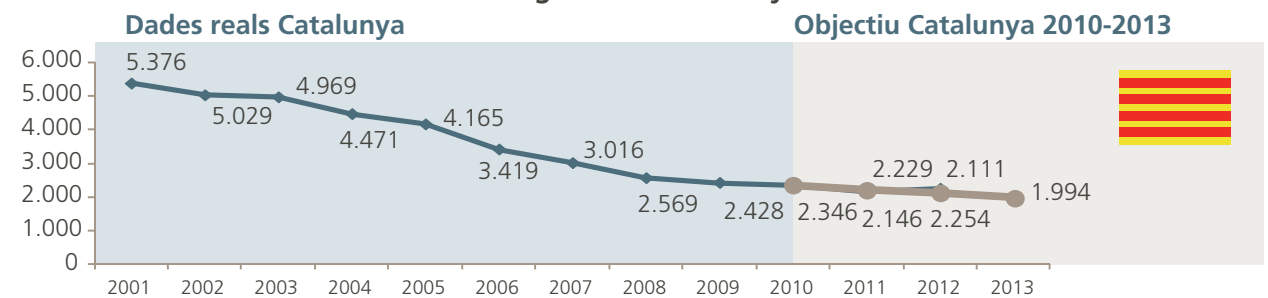
Evolució del nombre de morts de la UE

Evolució del nombre de morts de la UE



Font: CARE (EU road accidents database) or nacional publications. European Commission/Directorate General Energy and Transport

Evolució del nombre de morts i ferits greus de Catalunya

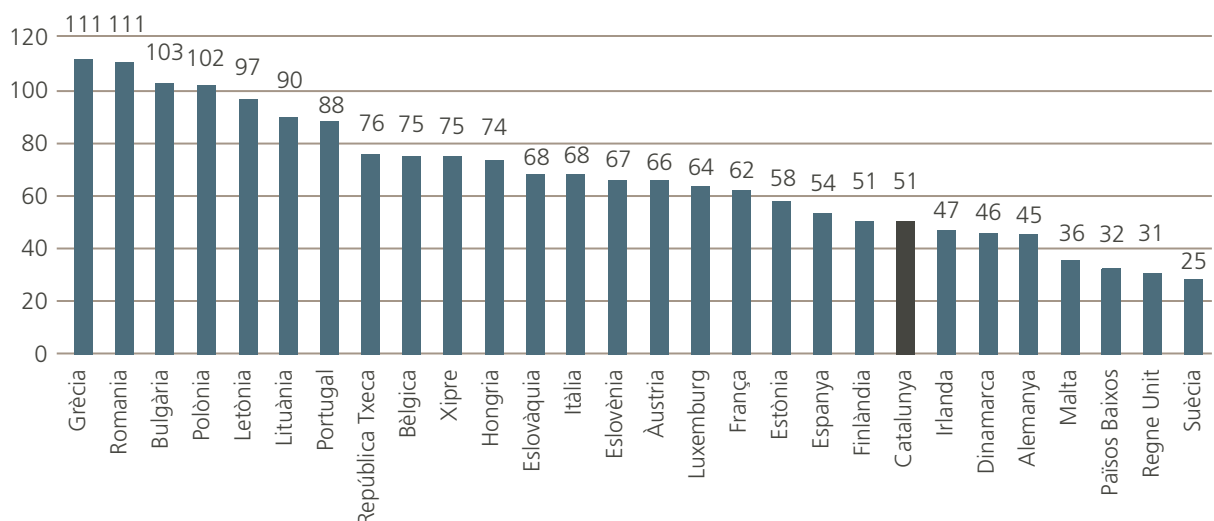


Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya, anys 2010 i 2012

Prenent com a referència el període 2001-2011 s'observa que el comportament d'Europa ha estat similar al de Catalunya pel que fa a la reducció en el nombre de morts. Tot i això, l'any 2012 Catalunya enregistra un lleuger repunt en l'indicador de morts i ferits greus.

Catalunya es troba dins els vuit països europeus amb menys nombre de morts per milió d'habitants a Europa.

Nombre de morts per milió d'habitants a Europa l'any 2010



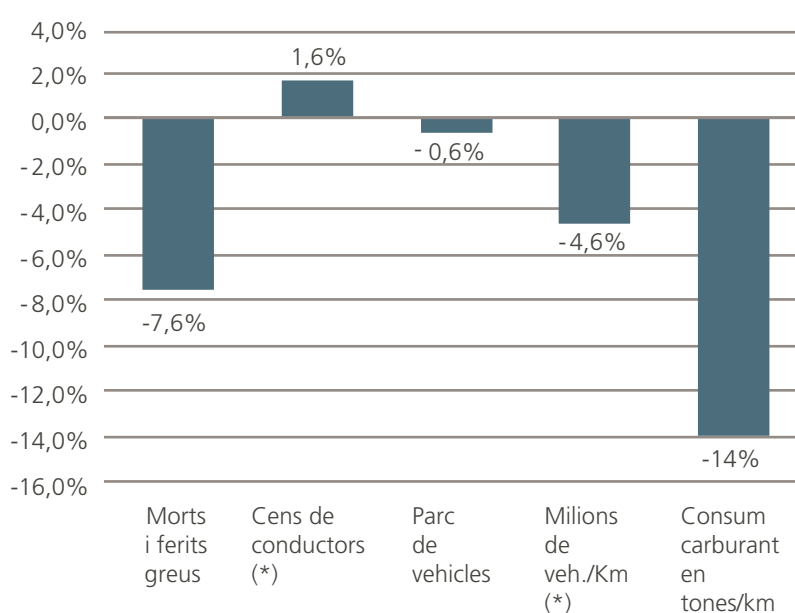
1.2 Les principals dades de la seguretat viària

Per poder fer una anàlisi de valor, cal tenir com a referent els elements que condicionen la seguretat viària, com és el cas de la mobilitat o dels dispositius de seguretat.

A Mobilitat

En aquest context, la situació de crisi econòmica ha influït també en la reducció de la mobilitat en termes vehicle-quilòmetre i en un estancament del nombre de conductors i del parc de vehicles.

Evolució dels índexs de mobilitat a Catalunya del període 2005-2012



Estancament del nombre de conductors

Estancament del parc de vehicles

Forta disminució en el consum de carburant per quilòmetre

(*) Les dades disponibles més actualitzades corresponen a l'any 2011.

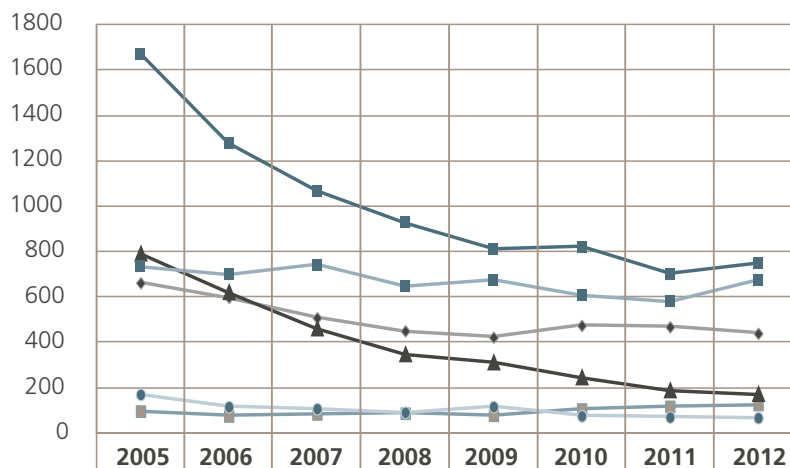
Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

B Modalitats de transport

Respecte a les modalitats de transport que concentren una accidentalitat més alta des del 2005, destaquen els vehicles lleugers, les motocicletes i els vianants, que suposen prop del 80% del total de morts i ferits greus.

Evolució del nombre de morts i ferits greus del període 2005-2012

La disminució més significativa del nombre de morts i ferits greus s'ha produït en els col·lectius de ciclomotors i vehicles lleugers i pesants



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
◆ Vianants	662	598	508	450	422	474	468	439
■ Bicicletes	96	75	84	87	78	105	117	125
▲ Ciclomotors	790	620	460	346	310	244	187	171
■ Motocicletes	734	699	742	648	674	607	581	675
■ Vehicles lleugers	1671	1276	1067	928	809	820	701	748
● Vehicles pesants	170	116	107	91	116	75	70	67

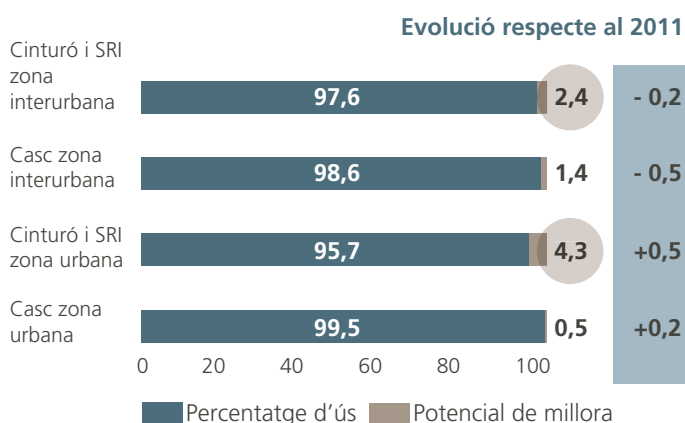
Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

L'evolució quant a l'ús dels sistemes de seguretat passiva ha estat important en els últims anys, si bé encara queda camp de millora en el qual s'ha de continuar posant el focus.

C Sistemes de seguretat passiva

Malgrat l'elevat ús dels sistemes de seguretat passiva, encara hi ha potencial de millora, sobretot pel que fa a l'ús del cinturó i dels sistemes de retenció infantil en zones urbanes i interurbanes.

Ús dels sistemes de protecció en zones interurbanes i urbanes l'any 2012

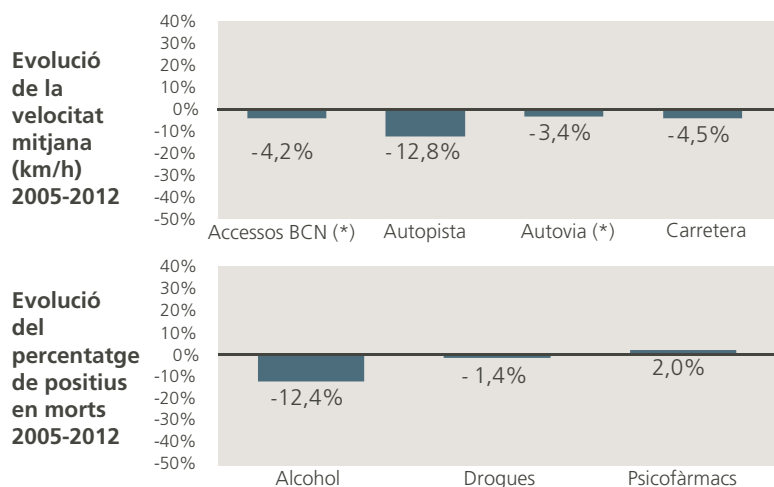


Respecte a l'any 2011, l'ús dels sistemes de seguretat passiva en zones interurbanes ha disminuït lleugerament

Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

D Factors de risc

Les estadístiques posen de manifest que la velocitat i la toxicologia segueixen sent les principals variables d'impacte i de risc en els accidents de trànsit. En aquest sentit, l'evolució des del 2005 és positiva, amb reduccions destacables en la velocitat mitjana en autopista i en els positius per alcohol en morts.



• Baixa la velocitat mitjana, especialment en autopista

• Més de 4 de cada 10 morts en accident havien consumit algun tipus de substància

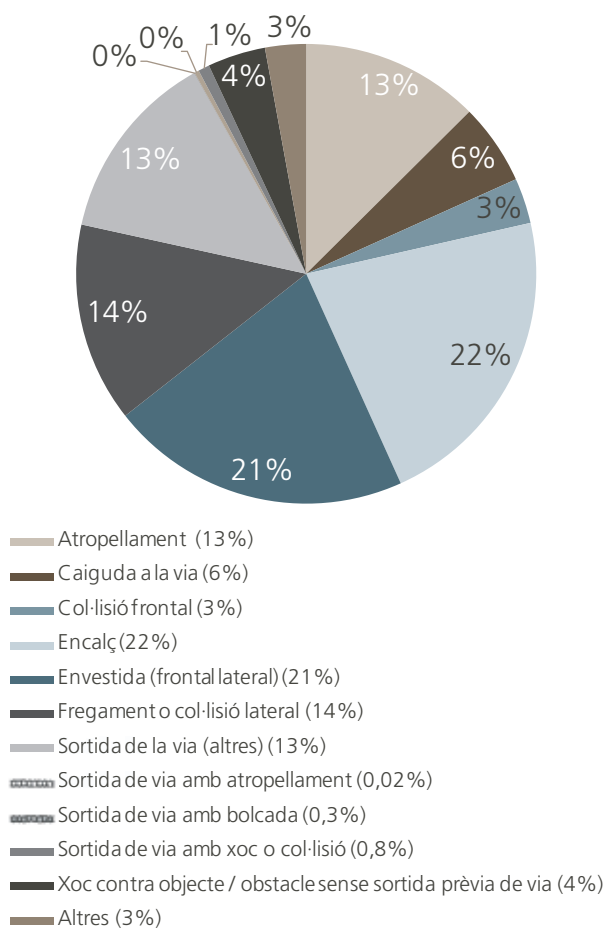
(*) La comparació s'ha dut a terme amb les dades corresponents al segon semestre de l'any.
Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

És important caracteritzar els principals trets de l'accidentalitat a Catalunya pel que fa a quatre factors clau. Per això ens preguntem com, quan i on es produeixen els accidents més greus a Catalunya.

E Tipologia

Els tipus d'accident que han enregistrat més víctimes el 2012 són els **encalços, les investides frontals laterals, els fregaments i col·lisions laterals i les sortides de via.**

Accidents amb víctimes per tipus d'accident l'any 2012



Després de la col·lisió de vehicles en marxa, els atropellaments (en zones urbanes) i les sortides de via en zones interurbanes són els tipus d'accident amb més morts i ferits greus

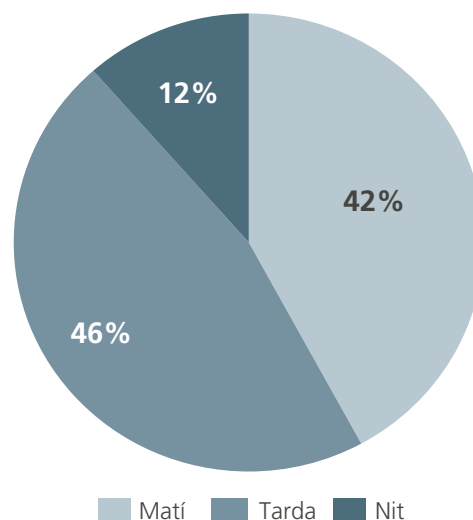
Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

F Distribució horària

La franja horària on es va enregistrar un nombre més alt de morts i ferits greus l'any 2012 va ser la **tarda** (de 14 h a 21.59 h). No obstant això, l'any 2012 **el matí presenta un 11% més d'accidentalitat** respecte a les dades enregistrades l'any 2011.

Distribució horària de morts i ferits greus i variació l'any 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variació
Matí	1477	1158	1131	992	889	924	850	951	-36%
Tarda	1957	1711	1409	1180	1094	1078	1031	1049	-46%
Nit	731	550	476	397	445	344	265	259	-65%



Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

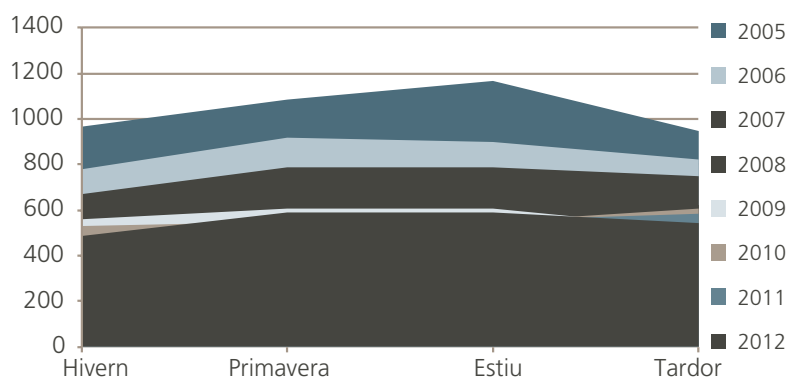
La disminució d'accidentalitat a Catalunya es reflecteix també en l'anàlisi de la distribució horària. La nit és la franja horària en què, des del 2005, s'ha reduït més el nombre d'accidents (-65%), mentre que el matí ho ha fet un 36% i la tarda, un 46%

L'estacionalitat ha deixat de ser un factor determinant durant els últims anys. Pel que fa al territori, l'àrea de Barcelona és, en termes absoluts, on s'han enregistrat més de la meitat dels accidents l'any 2012.

G Estacionalitat

Si bé l'any 2005 es detectava una certa **estacionalitat en les èpoques de l'any més càlides** –principalment a l'estiu–, aquesta **tendència s'ha aplanat durant els últims anys**.

Evolució del nombre de morts i ferits greus per temporada del període 2005-2012



L'estacionalitat ha deixat de ser un factor determinant en l'accidentalitat durant els últims anys

Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

H Territorialitat

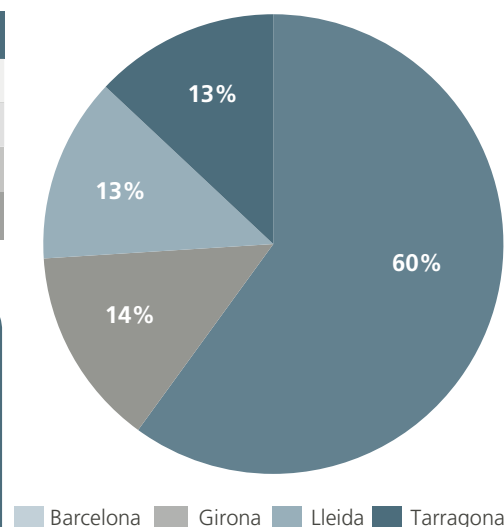
Catalunya sí que presenta una distribució territorial dels accidents, en termes absoluts, esbiaixada cap a l'àrea de Barcelona, que concentra el 60% dels accidents. Per la seva part, el 40% restant es distribueix de manera força equitativa a les comarques de Girona, Lleida i Tarragona.

Distribució territorial de morts i ferits greus l'any 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variació
Barcelona	2438	1919	1703	1540	1476	1372	1249	1343	-45%
Girona	593	532	471	360	367	374	337	325	-45%
Lleida	499	413	313	246	241	242	249	283	-43%
Tarragona	635	555	529	423	344	358	311	303	-52%

Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012

Tot i que la distribució territorial s'ha mantingut força estable des del 2005, Tarragona és la demarcació en què més ha disminuït el nombre de morts i ferits greus des del 2005 (-52%), per sobre de la mitjana catalana



Assoliment dels objectius dels plans de seguretat viària

Aquest apartat recull l'anàlisi del compliment dels objectius establerts en els plans de seguretat viària aprovats fins a l'actualitat.

Objectius dels plans de seguretat viària

Assoliment



Font: Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012 i Pla de seguretat viària 2008-2010

Notes:

- No s'ha incorporat el Pla de seguretat viària 1999-2001 atès que aquest no preveia un objectiu general quantificat.
- * L'indicador d'assoliment del Pla de seguretat viària 2011-2013 fa referència a les dades de 2013 a 24 hores en via interurbana (últimes dades disponibles).

2

Mirant al futur: reptes i tendències per al Servei Català de Trànsit

- 2.1 Tendències marcades per organismes internacionals**
- 2.2 Millors pràctiques destacables dels països de la Unió Europea**
- 2.3 L'oportunitat per al Servei Català de Trànsit**

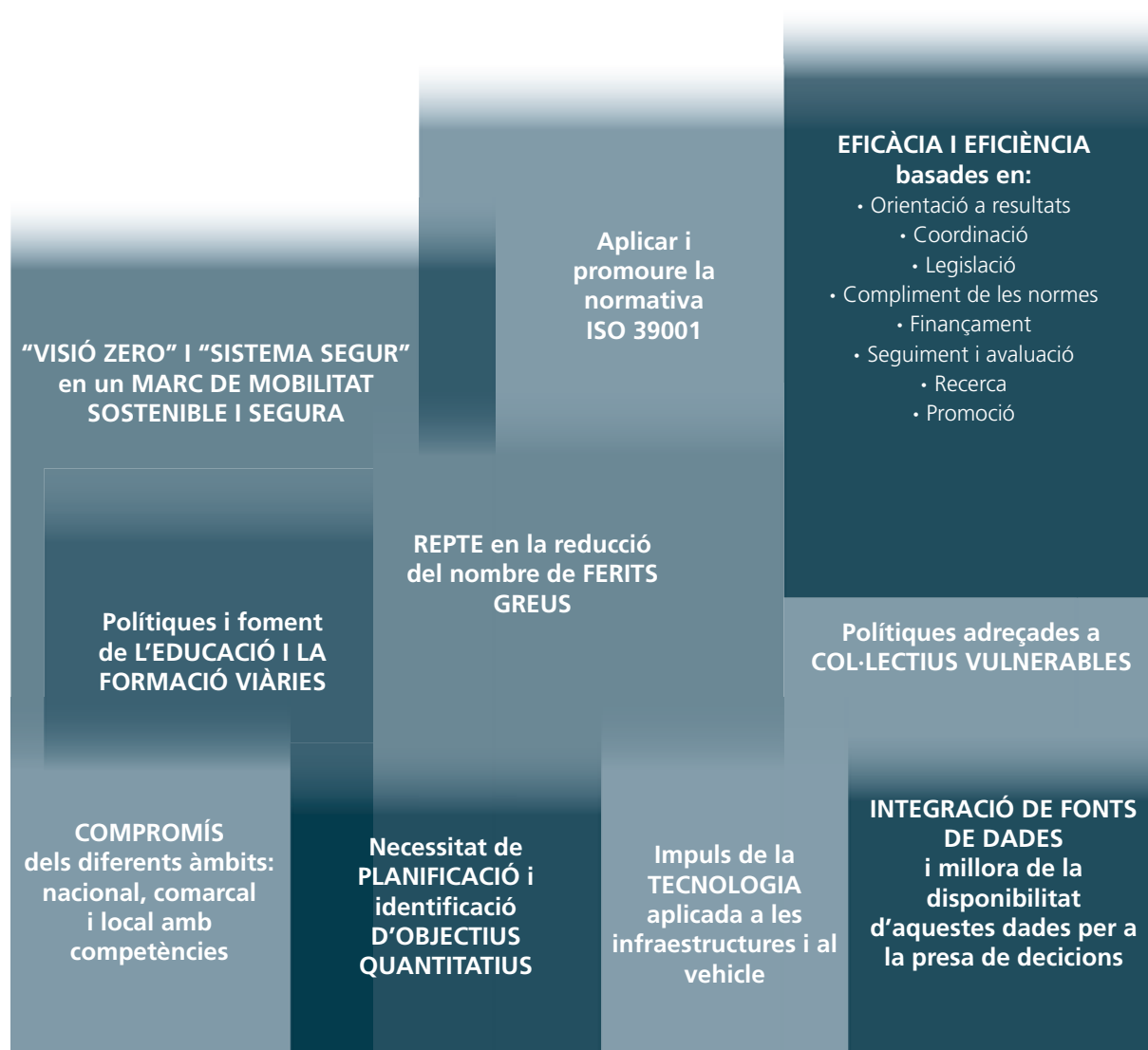
2. Mirant al futur: reptes i tendències per al Servei Català de Trànsit

Són moltes les organitzacions públiques i privades que, conscients de l'impacte social i econòmic que representen els accidents de trànsit, treballen en la millora de la seguretat viària.

Si bé és cert que aquesta tasca s'ha realitzat des de fa més de 20 anys, la intensitat s'ha incrementat en els últims 10 anys.

Organitzacions internacionals com la Unió Europea, l'OCDE i l'OMS han considerat els accidents de trànsit i les seves conseqüències com una problemàtica de salut generadora d'un gran impacte econòmic, tant a nivell macro com micro. Per aquest motiu els països estan orientant les polítiques públiques a millorar la seguretat viària.

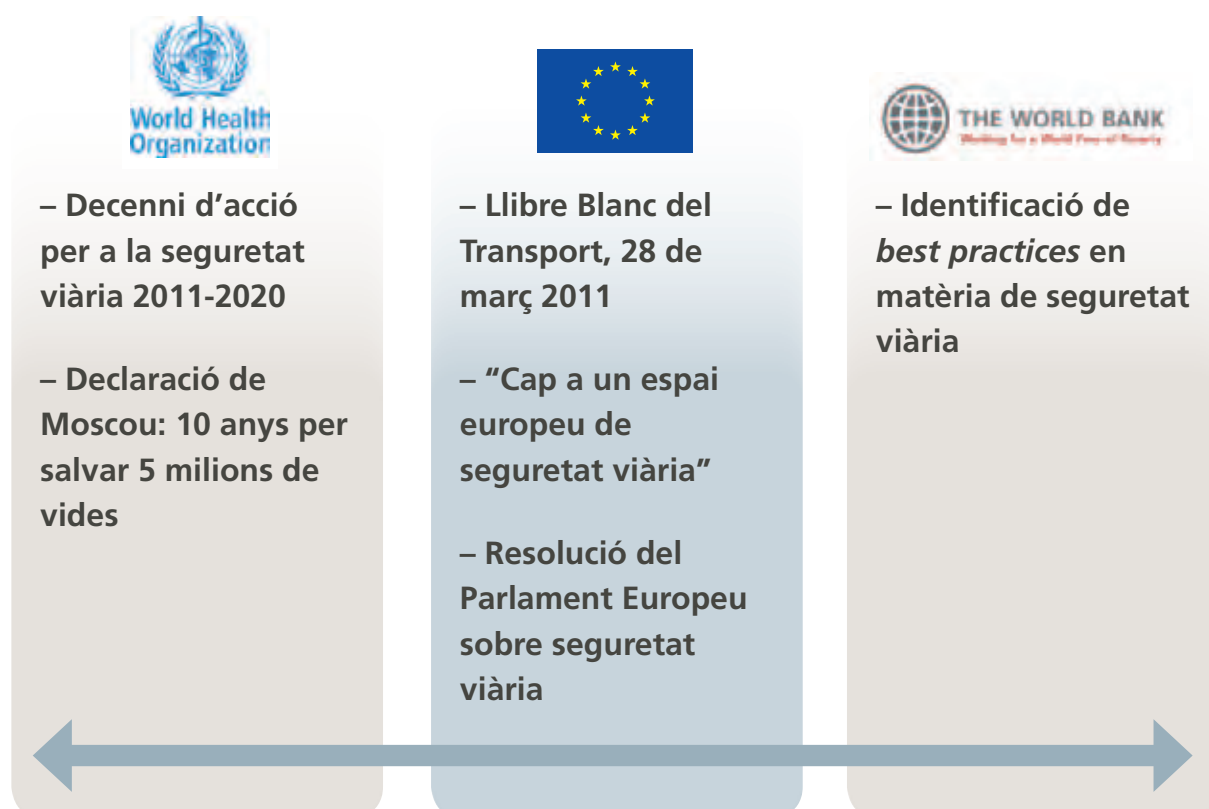
En aquest context, a partir de les línies de treball dels organismes esmentats en el paràgraf anterior i de les polítiques desenvolupades per alguns països que són considerats referents en aquesta matèria –Irlanda, els Països Baixos, el Regne Unit i Suècia–, es poden apreciar les tendències següents:



2.1 Tendències marcades per organismes internacionals

En l'àmbit internacional hi ha diferents organismes que marquen la tendència a seguir en matèria de seguretat viària i que serveixen de referència a l'hora de dissenyar l'estratègia de cada un dels països.

Fonamentalment existeixen tres organitzacions internacionals amb autoritat, que capitalitzen el *thought leadership* en matèria de seguretat viària:



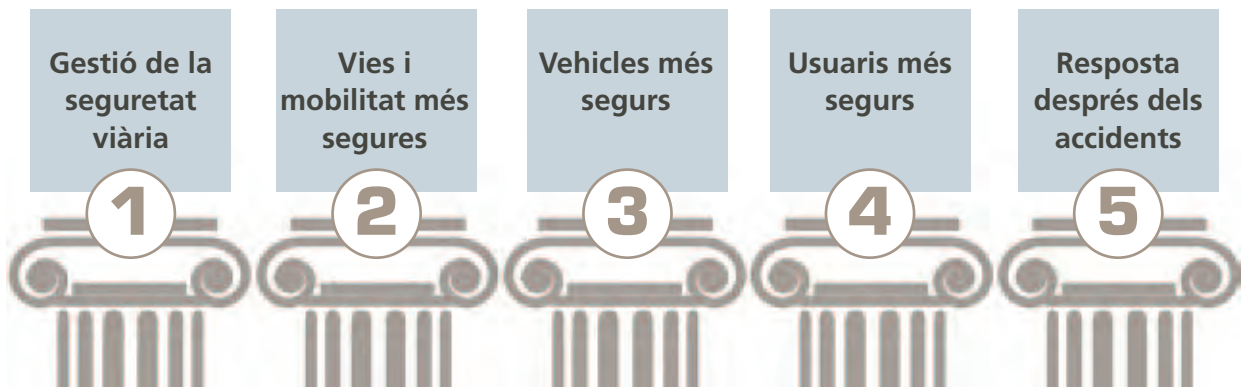
1

L'Organització Mundial de la Salut

Les Nacions Unides i els estats membres, conscients del desafiament a què s'enfronta el món, i avalats per l'èxit de la Primera Conferència Ministerial Mundial sobre Seguretat Viària, organitzada pel Govern de la Federació de Rússia el novembre de 2009, va proclamar oficialment el **Decenni d'acció per a la seguretat viària 2011-2020** el març de 2010.

L'objectiu de la Dècada és **aturar i reduir el nombre de víctimes** d'accidents de trànsit a escala mundial per a l'any 2020 procurant que una adequada **formació en seguretat viària** arribi a totes les persones.

Les recomanacions que estableix el decenni d'acció s'articulen sobre la base de cinc pilars:



En el context internacional, les directrius comunes dels organismes internacionals se centren en la reducció del nombre de ferits greus i en la prioritat dels col·lectius vulnerables.

2

La Unió Europea

La Comissió Europea considera que, en el marc de les orientacions polítiques, cal emprendre una sèrie d'accions:

- Definir un marc de cooperació estructurat i coherent, basat en les millors pràctiques de tots els estats membres
- Adoptar una estratègia sobre lesions i primers auxilis per abordar la necessitat de reduir el nombre de ferits en accidents
- Millorar la seguretat dels usuaris més vulnerables de les vies, en concret, els motociclistes

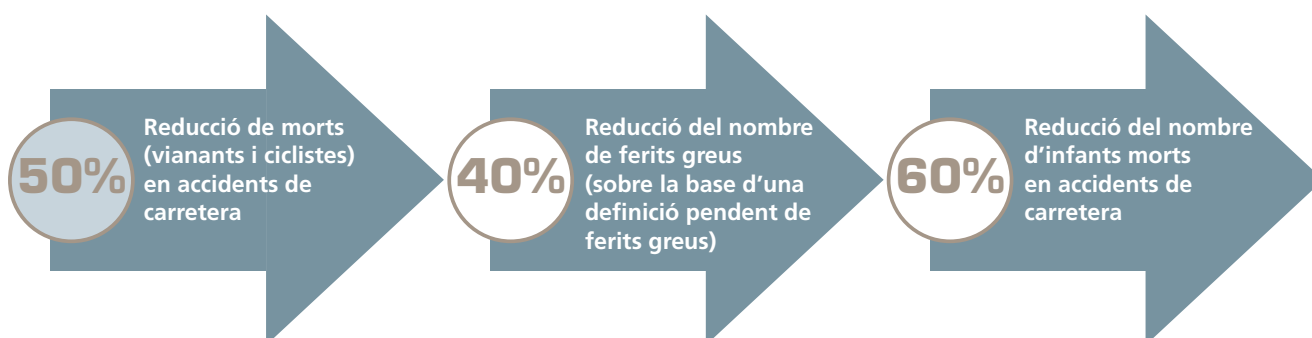
En aquest context, i amb l'objectiu per al 2020 de reduir a la meitat el nombre de víctimes mortals a les carreteres de la Unió Europea, la Comissió ha publicat una sèrie d'orientacions en matèria de seguretat viària a títol de marc general perquè les accions concretes es puguin dur a terme a escala europea, nacional, regional o local entre el 2011 i el 2020.

La Comissió ha determinat set objectius:



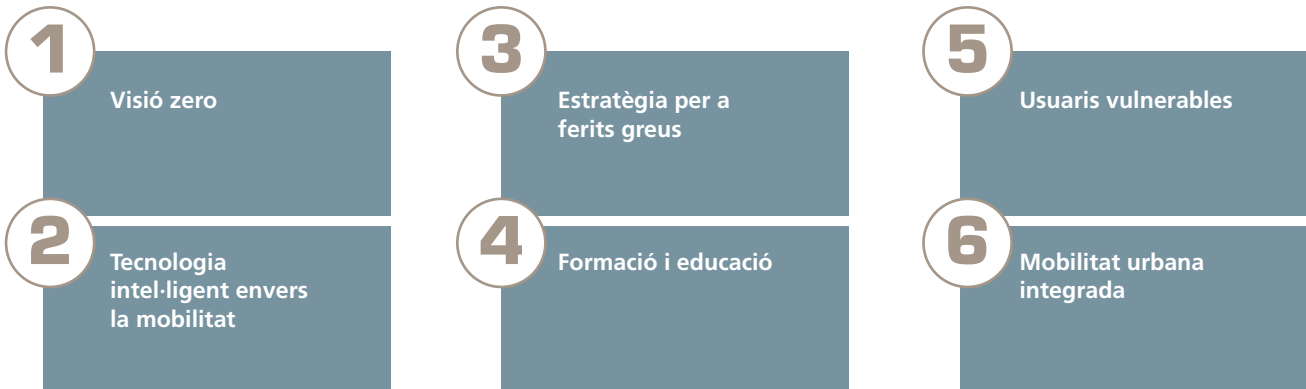
Les estratègies definides per aquests organismes són ambicioses, però Catalunya parteix d'una posició privilegiada que fa que aquest repte es pugui assolir.

Per la seva banda, la Resolució del Parlament Europeu sobre seguretat viària del setembre de 2011 va concretar tres objectius quantitius per a l'horitzó temporal 2020:



Adicionalment, la Comissió defineix el **Libre Blanc del transport 2011: full de ruta cap a un espai únic europeu de transport, per una política de transports competitiva i sostenible**, en el qual es fixen les línies de treball fins al 2020 per aproximar l'objectiu de "0 morts" en el transport per carretera.

En concret, les línies que es proposen són les següents:



3 El Banc Mundial

El Banc Mundial ha identificat les millors pràctiques que han de desenvolupar les entitats que tinguin l'aspiració de ser líders en matèria de seguretat viària.

Per això, ha determinat set funcions a exercir i que han de ser presents en la definició de la seva estratègia i en la implantació d'un model de govern i de gestió:

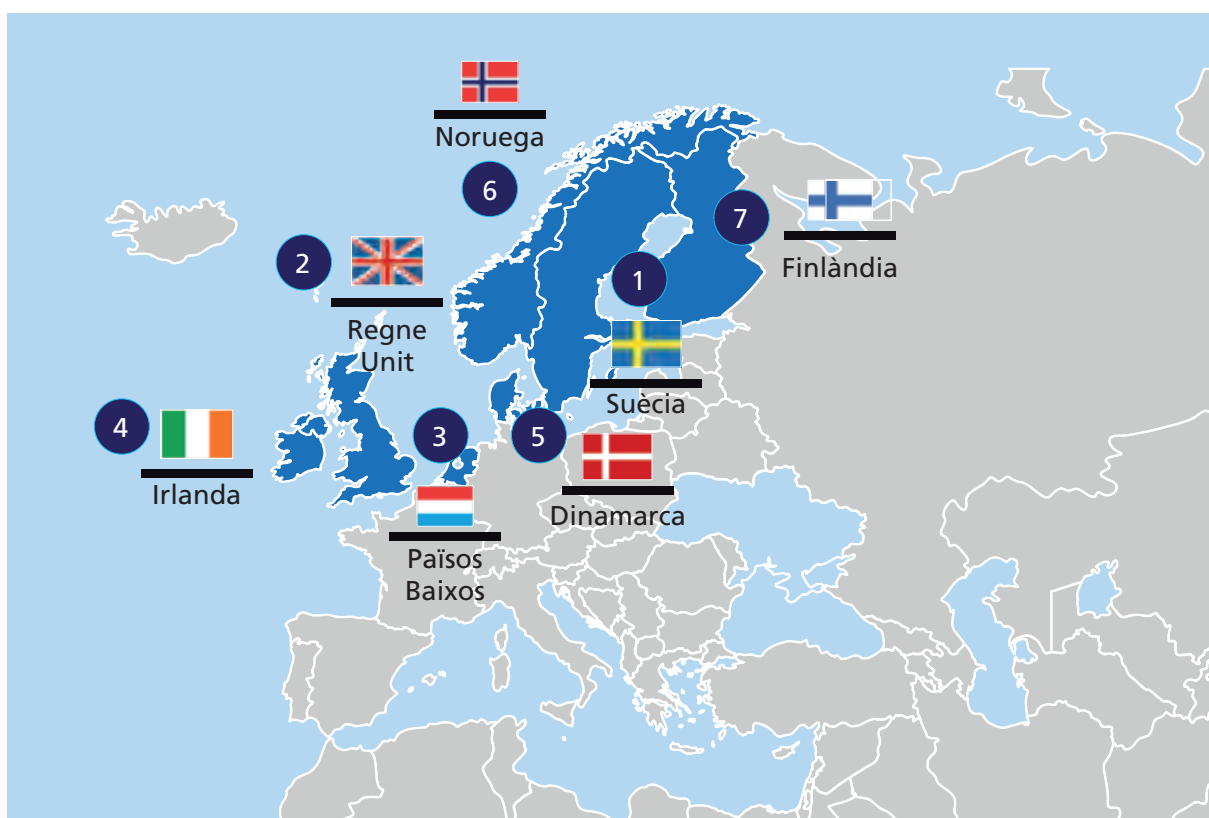


2.2 Les millors pràctiques destacables dels països de la Unió Europea

Els països considerats com a best practice en matèria de seguretat viària basen les seves estratègies en els pilars de l'educació i l'assegurament del compliment de les normes.

A l'hora d'identificar millors pràctiques en matèria de seguretat viària, el criteri emprat per guiar l'anàlisi és el de la posició que ocupen quant a nombre de morts per milió d'habitants.

En aquest sentit, els països que s'han pres com a referència han estat els següents:




Per a cada un dels països seleccionats s'han analitzat els principals elements que caracteritzen els seus plans estratègics sobre dues dimensions:


- Àrees d'intervenció
- Tipus de seguiment que es fa del Pla

En les pàgines següents es presenten, a manera de fitxa resum, les principals conclusions que s'han obtingut de l'anàlisi de cada un dels països.

Països amb polítiques de seguretat viària ratificades pels seus bons resultats i amb objectius alineats amb les directrius marcades pels organismes internacionals


	Suècia	<i>Estratègia de seguretat viària 2013-2020</i>
Visió:	Estratègia Visió Zero	
Principals àrees d'intervenció:	<ul style="list-style-type: none"> • Usuaris i comportaments més segurs: sistema de seguretat viària construït al voltant de l'individu i les seves limitacions • Circulació en ciutat a 30 km/h • Vehicles i carreteres més segures: <ul style="list-style-type: none"> ○ Informació sobre les condicions de seguretat dels vehicles ○ Revisió dels límits de velocitat ○ Ús de rotondes per evitar accidents amb ferits greus en cruïlles ○ Carrils 2 +1 separats per mitjanes tipus barreres 	
Tipus de seguiment:	Avaluacions anuals	

1


	Regne Unit	<i>Estratègia de seguretat viària 2020</i>
Visió:	Sistema segur	
Principals àrees d'intervenció:	<ul style="list-style-type: none"> • Educació: <ul style="list-style-type: none"> ○ Seguretat per als infants: controlar la circulació, facilitar transports públics i millorar l'accessibilitat de les escoles ○ Campanyes per a la promoció de l'ús de dispositius de retenció • Vigilància i control: <ul style="list-style-type: none"> ○ Enduriment de proves de conducció ○ Enduriment de sancions • Millora d'infraestructures: <ul style="list-style-type: none"> ○ Noves tecnologies, control de zones conflictives • Altres: <ul style="list-style-type: none"> ○ Conscienciació sobre límits de velocitat ○ Seguretat dels ocupants dels vehicles ○ Protecció de vianants 	
Tipus de seguiment:	Avaluacions anuals i revisions del programa cada tres anys	

2

Aquestes millors pràctiques serveixen de guia per donar suport al procés de reflexió del Servei Català de Trànsit, que es traduirà en una estratègia basada en lliçons apreses, prioritats polítiques i la situació actual de l'accidentalitat.

	Holanda	<i>Estratègia de seguretat viària 2001-2020</i>
Visió:	Sostenibilitat de la seguretat	
Principals àrees d'intervenció:	<ul style="list-style-type: none"> • Educació: <ul style="list-style-type: none"> ○ Promoció de la seguretat viària a través d'educació i informació pública ○ Programes per a conductors professionals • Tecnologia en els vehicles: <ul style="list-style-type: none"> ○ Reducció de risc per als usuaris més vulnerables: adaptació intel·ligent de velocitat, pilot automàtic assistent de velocitat, etc • Millora de les infraestructures: <ul style="list-style-type: none"> ○ Reclassificació dels diferents tipus de carretera especificant el nivell de seguretat 	
Tipus de seguiment:	Avaluacions anuals i informe complet cada quatre anys	

3

	Irlanda	<i>Estratègia de seguretat viària 2013-2020</i>
Visió:	Sistema segur	
Principals àrees d'intervenció:	<ul style="list-style-type: none"> • Educació: implantar mesures de conscienciació i sensibilització per garantir comportaments segurs • Tecnologia i infraestructures: donar suport al desenvolupament de vehicles i carreteres més segurs • Compliment: <ul style="list-style-type: none"> ○ Enfocament eficaç i eficient sobre els comportaments de risc com l'excés de velocitat i l'abús d'alcohol i consum de drogues ○ Extensió de l'ús de càmeres a la xarxa de carreteres ○ Proves d'alcoholèmia i drogues ○ Augment de la vigilància i noves sancions per als conductors de vehicles que no compleixin la normativa ○ Nou sistema per a la inspecció de vehicles 	
Tipus de seguiment:	Revisió anual i avaluació intermèdia de l'estratègia el 2016	

4



Visió: Estratègia Visió Zero

Principals àrees d'intervenció:

5

- Circulació especial per a:
 - Petit ciclomotor: 30 km/h
 - Ciclomotors grans: 45 km/h
 - Vehicles amb remolc: 70 i 80 km/h (a les autopistes)
 - Autobusos i camions: 70 i 80 km/h (a les autopistes)
- Accions d'infraestructura:
 - Anàlisi del risc dels mitjans de transport i grups d'edat
 - Tractament dels trams d'alta concentració d'accidents
 - Moderació del trànsit
 - Exigència de zones de seguretat a les carreteres
 - Evitar els conductors fantasmes
 - Mesures més segures per a les bicicletes
 - Evitar el gir a la dreta que provoca accidents a camions i ciclistes

Tipus de seguiment: Avaluacions del Pla cada quatre anys



Visió: Estratègia Visió Zero

Principals àrees d'intervenció:

6

- El sistema de carreteres fomentarà el comportament viari segur i protegirà contra les conseqüències d'accions errònies.

Es treballarà en les àrees d'acció següents :

- Mesures destinades a usuaris de la via
- Mesures en el sistema de carreteres i trànsit
- Mesures destinades a vehicles
- Mesures destinades a motos de neu
- Mesures relatives a l'ordenació del territori
- Mesures per promoure les modalitats de transport més segures
- Altres mesures per assegurar el tractament lesió/rescat

Tipus de seguiment: Avaluacions anuals



Visió:

Sistema segur

Principals àrees d'intervenció:

7

- Educació:
 - Introducció d'un sistema de punts de penalització aplicable al dret de conduir
 - Promoure l'ús del sistema Alcolock
 - Crear un sistema d'avaluació per a la salut del conductor
- Vigilància i control:
 - Control de la velocitat
 - Augment i desenvolupament de la vigilància del trànsit
 - Enduriment de sancions per la conducció sota la influència de begudes alcohòliques i drogues
- Millora de les infraestructures:
 - Millorar la seguretat a les cruïlles de vianants i la seguretat per als ciclistes en zones urbanitzades
 - Millorar la planificació de la seguretat del trànsit sistemàtic i intersectorial

Tipus de seguiment:

Avaluacions anuals

2.3 L'oportunitat per al Servei Català de Trànsit

Els èxits aconseguits en matèria de seguretat viària a Catalunya avalen la bona feina del Servei Català de Trànsit. Cal continuar treballant per reduir la distància amb els països del top 8, i fins i tot superar-los.

Els anteriors processos de planificació estratègica han posicionat Catalunya com a referent internacional en matèria de seguretat viària. En aquest sentit, ara per ara el Servei Català de Trànsit pot acreditar una **sèrie d'assoliments** i un **conjunt de reptes** que es descriuen a continuació:

Assoliments

- Tendència clarament decreixent en el nombre de víctimes mortals des de l'any 2000
- Tendència decreixent en l'accidentalitat dels col·lectius més joves
- Millora en el nivell de seguretat de la xarxa viària catalana
- Millora dels percentatges d'ús del cinturó de seguretat, sistemes de retenció infantil i casc
- Tendència decreixent en la velocitat mitjana

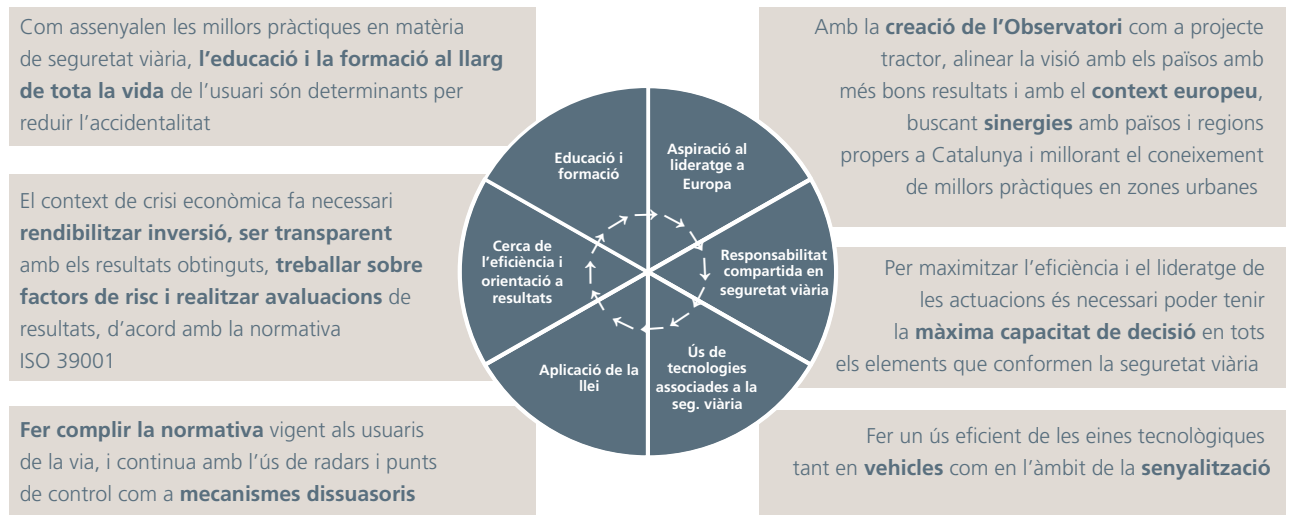
Reptes i àrees de millora

- La zona urbana encara té un significatiu potencial de millora respecte al nombre de víctimes mortals.
- La zona interurbana també presenta potencial de millora en morts i ferits greus.
- S'observa oportunitat de millora en el consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs.
- La protecció als col·lectius vulnerables ha de continuar sent una prioritat (vianants, ciclistes i motociclistes).
- Hi ha camí per recórrer en la coordinació amb les diferents administracions i agents socials involucrats en la seguretat viària. En el nou escenari estratègic caldrà aprofundir en la participació activa, més implicació, coordinació i coresponsabilitat de tots aquests agents.
- Oportunitat de millora en la informació i la comunicació amb les persones usuàries de la via i establiment de campanyes específiques dirigides a grups amb conductes de risc.
- Cal continuar desenvolupant les accions d'educació, formació i conscienciació en seguretat viària de les persones al llarg de la seva vida.
- Aprofundir en el coneixement en recerca (R+D+i) i tecnologia constitueix el primer pas per prendre decisions i poder planificar futures línies d'actuació.

En aquest sentit, es fa necessari dissenyar un **Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020** que introdueixi transversalitat a tot el territori, repliqui mesures amb bons resultats, impliqui la ciutadania i comuniqui els resultats i els recursos utilitzats.

Assolir els objectius del Pla estratègic requereix recolzar-se en actuacions de seguretat viària innovadores, com també aprofundir en les línies de treball més efectives per reduir l'accidentalitat i els seus efectes.

Les **palanques d'èxit** per al disseny del Pla estratègic són les següents:



3

El Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020

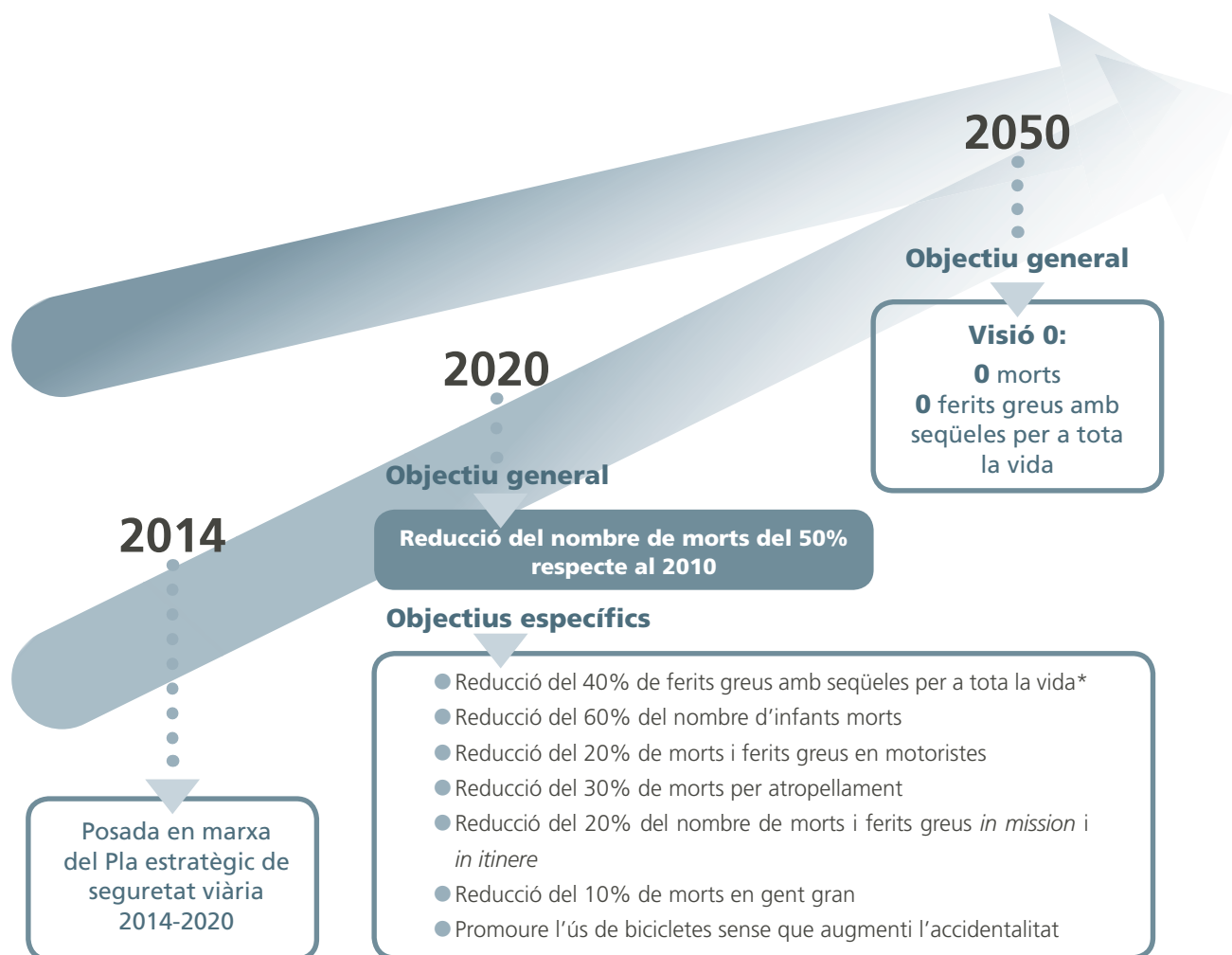
- 3.1 Model de seguretat viària**
- 3.2 Visió i objectius estratègics**
- 3.3 Línies estratègiques i projectes tractors**

3. El Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020

3.1 Model de seguretat viària

Els objectius del Pla estratègic 2014-2020 s'han definit d'acord amb les directrius de la Unió Europea i suposen un primer pas cap a l'objectiu d'assolir la visió 0 l'any 2050.

L'objectiu prioritari que es fixa el Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, el qual està alineat amb la fita que ha establert la Unió Europea per al mateix període, és **assolir l'any 2020 una reducció del 50% en el nombre de morts a les vies catalanes respecte a l'any 2010**. A aquest objectiu general hi estan associats un conjunt d'objectius específics per a diferents segments d'usuaris. L'horitzó 2020 és **una primera fita en el repte d'assolir la visió 0 l'any 2050, la qual planteja la desaparició total de la mortalitat a les vies catalanes**.



(*) Cal normativa que homogeneïtzi dins la Unió Europea la consideració de ferit greu.

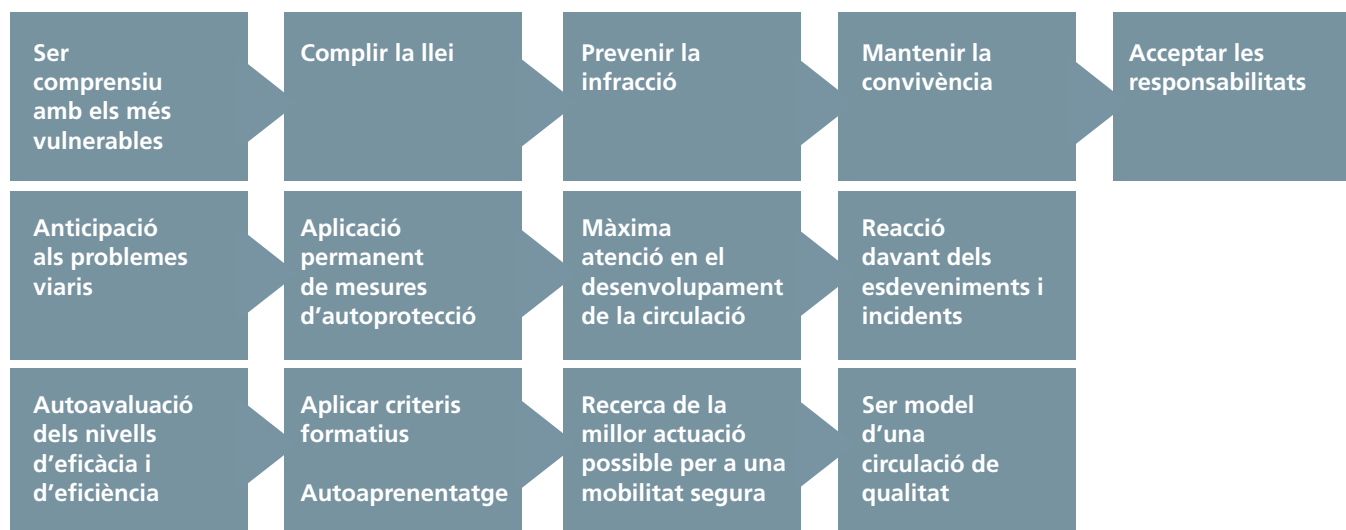
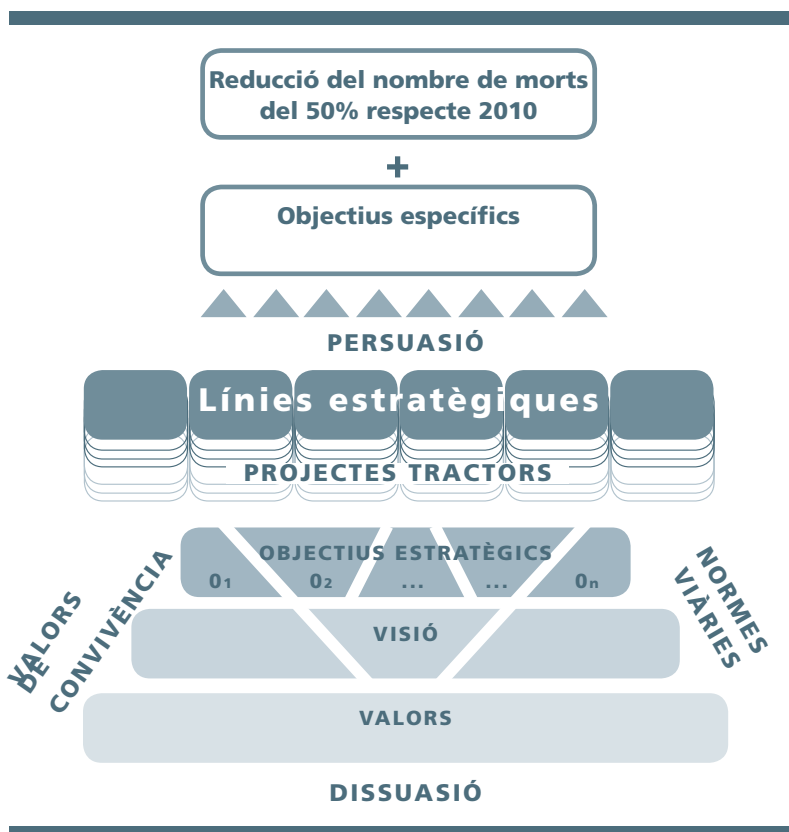
Assolir els objectius prioritaris per al 2020 és la raó de ser del Pla estratègic. Per això el Pla defineix un esquema d'objectius, línies estratègiques i projectes que impulsen l'estratègia i que al seu torn giren al voltant de dos eixos: la persuasió i la dissuasió.

Els dos eixos sobre els quals es construeix l'estratègia 2020 són **la persuasió**, orientada a tots els elements que formen part de la mobilitat, i **la dissuasió**, que s'orienta a les mesures que causen directament o indirectament l'accidentalitat, o els factors de risc causal, de les mesures de control policial per evitar els accidents i la infracció comesa i detectada.

Aquests dos àmbits configuren el marc sobre el qual es defineixen els elements que componen el Pla estratègic i que finalment es concreten en un conjunt de projectes, l'execució dels quals ha de dur a assolir l'objectiu de **reducció del 50% de la mortalitat a la xarxa viària catalana el 2020**.

De dalt a baix, el Pla estratègic es compon, doncs, de projectes que s'agrupen en línies de treball estratègiques, les quals al seu torn s'agrupen en objectius estratègics, que estan alineats i sustentats amb la visió i els valors del Servei Català de Trànsit.

Respecte als **valors que guien l'orientació estratègica** en matèria de seguretat viària a Catalunya, cal destacar que en qualsevol societat aquests valors necessàriament són dinàmics, de manera que es poden adaptar als requeriments que vagin sorgint en el context.



3.2 Visió i objectius estratègics

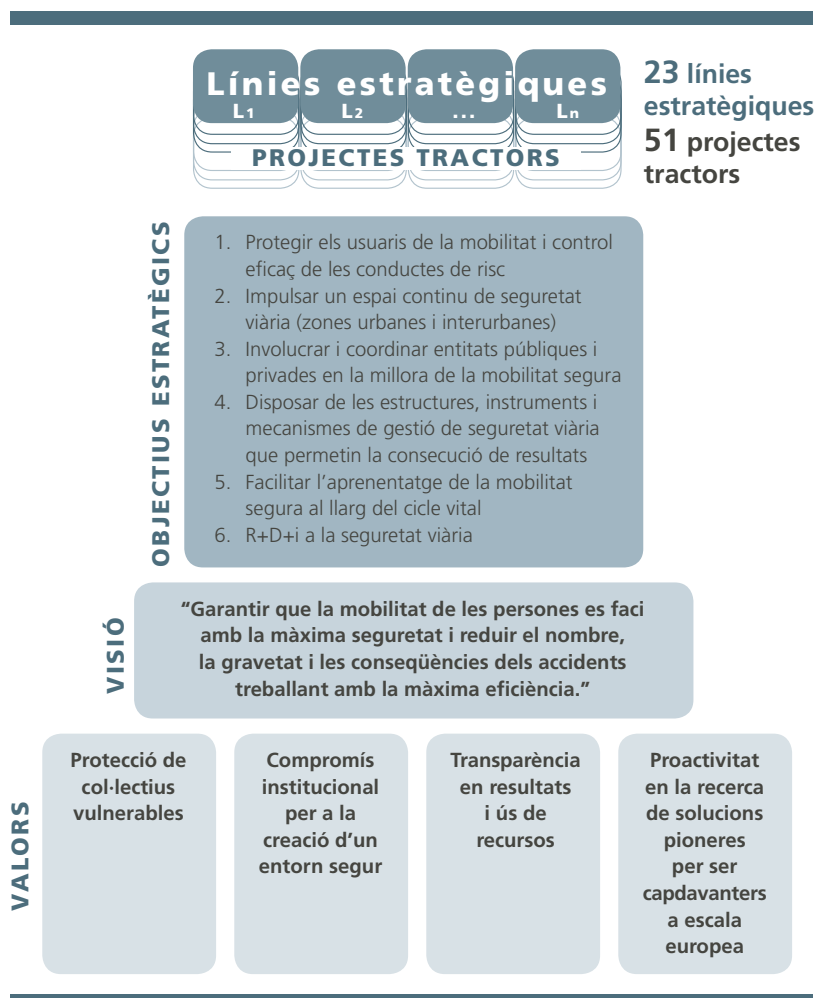
Disseny d'un Pla estratègic de seguretat viària alineat amb els objectius actuals i inspirat en les orientacions i millors pràctiques internacionals.

El marc estratègic que es proposa per articular el Pla estratègic de seguretat viària es compon dels elements següents:

- **Valors**, que són els principis que orienten totes les accions que es duen a terme per a la societat. Els valors han de ser coherents amb la visió i amb els objectius estratègics.
- **Visió**, que concentra l'aspiració del Servei Català de Trànsit quant a les seves actuacions en matèria de seguretat viària.
- **Objectius estratègics**, que són les fites plantejades per l'organització i que ajuden a suportar la visió.

Amb aquests elements, proposem el següent **marc estratègic** de partida per a la reflexió del Servei Català de Trànsit:

Cadascun dels objectius del Pla estratègic es fonamenta en un conjunt de raons i oportunitats que justifiquen la seva prioritat. Al seu torn, per fer possible el seu assoliment, els objectius es despleguen a través d'una relació de línies estratègiques i de projectes tractors que es recullen en l'esquema següent i es descriuen a les pàgines posteriors.



3.3 Línies estratègiques i projectes tractors

Objectius	Línies estratègiques	Projectes tractors	
1 Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	1.1 Reducció del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció	1.1.1 Desenvolupar accions preventives d'informació i de controls d'alcoholèmia, drogues i psicofàrmacs en la conducció 1.1.2 Estudiar la possible implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius	
	1.2 Vigilància i control dels comportaments de risc i en especial de la velocitat com a principal factor causal de lesivitat en els accidents	1.2.1 Supervisar el compliment de la norma, mitjançant campanyes específiques de vigilància i control sobre aquests comportaments, proposar reformes normatives i millorar l'eficàcia i eficiència del procediment sancionador en matèria de trànsit 1.2.2 Pla contra la velocitat excessiva	
	1.3 Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat	1.3.1 Impulsar entorns i actituds de convivència i respecte mutu entre conductors de turismes, vehicles pesants, motoristes, bicicletes i vianants 1.3.2 Millorar la seguretat dels motoristes	
	1.4 Millora contínua de l'atenció a les víctimes de trànsit	1.4.1 Potenciació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit 1.4.2 Incorporació de les noves tecnologies al sistema d'atenció d'emergències en els accidents de trànsit	
2 Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)	2.1 Millora de la seguretat en els desplaçaments en zona urbana	2.1.1 Crear un fòrum representatiu de seguretat viària que analitzi la sinistralitat a la xarxa viària dins de l'Observatori de Seguretat Viària i que faciliti l'intercanvi de millors pràctiques sobre seguretat viària 2.1.2 Impulsar la redacció, el seguiment i l'avaluació de resultats dels plans locals de seguretat viària en el món local per tal de reduir l'accidentalitat urbana	
	2.2 Integració de la seguretat viària en la planificació de l'ús del sòl i de la mobilitat	2.2.1 Elaborar normes tècniques de seguretat viària a incorporar en el desenvolupament dels plans d'ordenació del sòl 2.2.2 Col·laborar amb organismes privats que tenen activitat en l'àmbit de la planificació del sòl i la mobilitat (p. e. col·legis professionals) en la difusió de millors pràctiques en aquesta matèria	
	2.3 Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	2.3.1 Disseny més segur de les infraestructures viàries (avaluacions d'impacte de seguretat viària, auditories de seguretat viària) 2.3.2 Utilització de sistemes intel·ligents de transport i gestió del trànsit: gestió de la demanda de trànsit amb suport ITS, millora de la informació disponible sobre l'estat del trànsit de tota la xarxa, sistemes cooperatius (comunicacions V2V, V2I)	
		2.3.3 Millora en la regularitat en els temps de desplaçament per carretera (grans desplaçaments i afectacions previsibles, eurovinyeta i pagament per ús, protocols d'atenció a les afectacions de trànsit, etc.) 2.3.4 Impuls dels programes d'actuacions preventives, d'inspeccions de seguretat viària, de conservació i ajut a la vialitat i d'actuacions en els trams de la xarxa viària existent amb més risc d'accidentalitat	
		2.3.5 Impuls dels programes de condicionaments, variants, desdoblaments i nous eixos viaris	
	2.4 Promoció d'un canvi en el transport modal cap a modalitats més sostenibles i segures (cotxe elèctric, transport públic)	2.4.1 Fer més competitiu el transport públic respecte al transport privat	
	3 Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura	3.1 Reorientació de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària	3.1.1 Incorporar a l'activitat de les comissions la fixació dels compromisos/objectius i la responsabilitat del seu seguiment i exigència de resultats d'altres organitzacions públiques i privades 3.1.2 Instaurar estructures de coordinació i seguiment amb el Servei Català de Trànsit. Creació de grups de treball en funció de la problemàtica viària
		3.2 Foment d'acords amb altres organitzacions (associacions) per desenvolupar accions conjuntes que millorin la seguretat viària	3.2.1 Promoure l'activitat de les associacions d'accions de foment de la seguretat viària 3.2.2 Definir un pla d'actuacions en col·laboració amb associacions i establir mecanismes formals de coordinació i seguiment (comissió, sessions de treball, traspàs d'informació)
3.3 Impuls de la responsabilitat viària a l'empresa		3.3.1 Promoure l'elaboració de plans de seguretat viària a les empreses orientats a la prevenció, conscienciació i informació	
3.4 Promoció d'una presència activa de l'SCT en l'àmbit internacional		3.4.1 Creació de l'Observatori de Seguretat Viària per tal d'incidir en l'àmbit urbà, projectant les polítiques de l'SCT a escala europea i global i esdevenir un referent en la mobilitat segura	

Objectius	Línies estratègiques	Projectes tractors	
4 Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats	4.1 Millora contínua del marc legal de seguretat viària	4.1.1 Millorar el marc legal de seguretat viària	
		4.1.2 Gestionar les competències de seguretat viària a Catalunya	
		4.1.3 Elaboració d'un pla de seguretat viària sobre la base d'un nou marc de responsabilitat compartida	
		4.1.4 Creació i posada en marxa de l'Autoritat del Trànsit per implantar l'estratègia de seguretat viària a Catalunya	
	4.2 Implantació de mecanismes orientats a assolir l'excel·lència en la gestió	4.2.1 Implantar sistemes de gestió de la seguretat viària d'acord amb la normativa ISO 39001	
		4.2.2 Establir objectius de seguretat viària en els plans d'actuació de cada administració pública i de la resta d'institucions implicades, en el marc del Pla estratègic 2014-2020, i fer el seguiment dels compromisos	
		4.2.3 Realització de plans de seguretat viària (PSV) amb indicadors objectius i de qualitat per a la presa de decisions de seguretat viària	
		4.2.4 Informació als usuaris sobre l'estat del trànsit	
		4.2.5 Optimitzar el procediment sancionador en matèria de trànsit i millorar-ne l'eficiència	
	4.3 Promoció d'un parc de vehicles segur	4.3.1 Promocionar la demanda d'elements de seguretat activa i passiva incorporats als vehicles	
4.3.2 Realitzar campanyes per conscienciar els usuaris sobre la importància del bon manteniment tècnic dels vehicles als efectes de prevenció de la seguretat viària			
5 Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital	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	5.1.1 Potenciació de l'educació per a la mobilitat segura i altres mesures de prevenció del risc de trànsit mitjançant la participació dels centres educatius	
		5.1.2 Assegurar la formació en seguretat viària com a prevenció de riscos laborals in mision i in itinere	
		5.1.3 Impuls d'un model de valors i competències d'educació per a la mobilitat segura	
	5.2 Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària	5.2.1 Realitzar campanyes de comunicació sobre factors de risc (velocitat, alcohol/drogues i sistemes de seguretat passiva) en paral·lel a les accions de vigilància i control	
		5.2.2 Mantenir accions de sensibilització per generar una opinió favorable a la seguretat viària	
		5.2.3 Desenvolupar una política de transparència en relació amb les polítiques de seguretat viària executades i els resultats aconseguits	
	5.3 Millora de les competències dels conductors	5.3.1 Impuls de les mesures per potenciar que els conductors tinguin les competències necessàries per conduir i circular amb seguretat	
		5.3.2 Creació i desenvolupament de processos perquè les persones que presenten factors o conductes de risc no provoquin accidents de trànsit	
	6 R+D+i a la seguretat viària	6.1 Incorporació i promoció del coneixement extern	6.1.1 Creació d'especialitzacions acadèmiques
			6.1.2 Col·laboració continuada amb universitats i instituts científics
6.1.3 Convocatòria de premis d'R+D+i en trànsit i seguretat viària			
6.1.4 Creació d'una Càtedra de seguretat viària			
6.1.5 Recerca amb la Càtedra d'educació i formació viària			
6.2 Anàlisi i presa de decisions combinades entre negocis interdependents		6.2.1 Creació dels sistemes d'informació combinats (accidents, mobilitat, informació de sancions, etc.)	
6.3 Promoció del sector privat i activació econòmica		6.3.1 Creació del HighWay Lab com a inici de set de dades per a investigadors. Continuació com a laboratori físic. Disseny i definició. Col·laboració amb el sector privat	
6.4 Proactivitat en la realització d'actuacions de prevenció basades en modelització i prognosi		6.4.1 Destinació de recursos per desenvolupar coneixement basat en la modelització	
6.5 Presència internacional, lobbying, pla de publicacions i branding		6.5.1 Desenvolupament de diverses accions orientades a promocionar les actuacions d'R+D+i impulsades pel Servei Català de Trànsit	

1

Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc



Línies estratègiques	Projectes tractors
1.1 Reducció del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció	1.1.1 Desenvolupar accions preventives d'informació i de controls d'alcoholèmia, drogues i psicofàrmacs en la conducció
	1.1.2 Estudiar la possible implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius
1.2 Vigilància i control dels comportaments de risc i en especial de la velocitat com a principal factor causal de lesivitat en els accidents	1.2.1 Supervisar el compliment de la norma, mitjançant campanyes específiques de vigilància i control sobre aquests comportaments, proposar reformes normatives i millorar l'eficàcia i eficiència del procediment sancionador en matèria de trànsit
	1.2.2 Pla contra la velocitat excessiva
1.3 Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat	1.3.1 Impulsar entorns i actituds de convivència i respecte mutu entre conductors de turismes, vehicles pesants, motoristes, bicicletes i vianants
	1.3.2 Millorar la seguretat dels motoristes
1.4 Millora contínua de l'atenció a les víctimes de trànsit	1.4.1 Potenciació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit
	1.4.2 Incorporació de les noves tecnologies al sistema d'atenció d'emergències en els accidents de trànsit

La feina duta a terme pel Servei Català de Trànsit i les dades estadístiques dels últims vuit anys mostren una **tendència positiva dels principals indicadors de seguretat viària**. No obstant això, **cal seguir monitorant i vigilant** aquests indicadors, que en alguns casos han presentat repunts els últims anys, **malgrat la reducció en el nombre de desplaçaments** que s'està experimentant com a conseqüència de la crisi econòmica.

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu

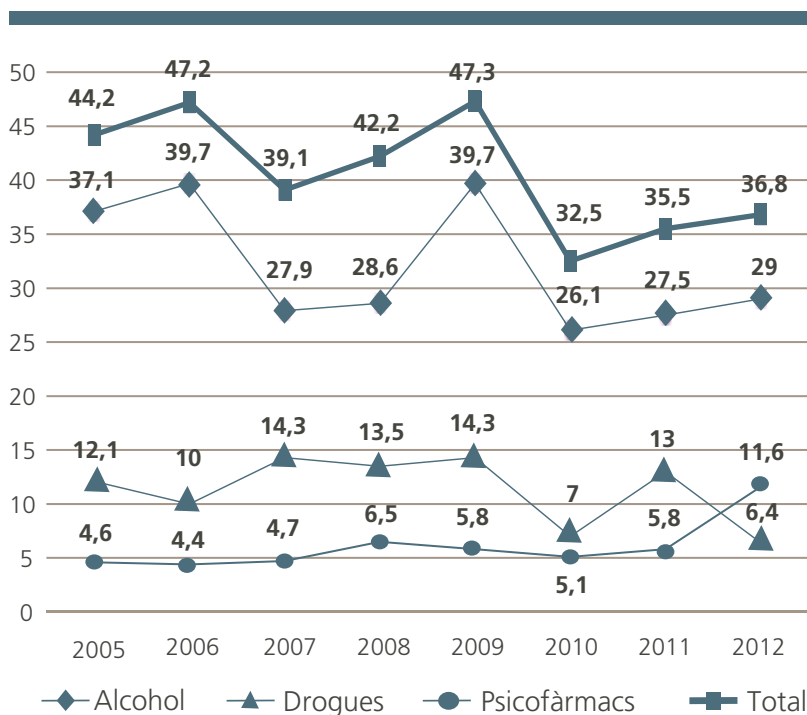
➔ Vigilància de l'accidentalitat i gravetat de col·lectius vulnerables en vehicles (ciclistes i motociclistes) i de vehicles lleugers

En aquests mitjans de locomoció s'ha produït un lleuger repunt del nombre de morts i ferits greus en el període 2011-2012. Més concretament, d'acord amb les dades de l'Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012, el nombre de morts i ferits greus en accidents ha augmentat un **16%** per a les motocicletes, mentre que ho ha fet en un **7%** per a les bicicletes i vehicles lleugers.

Pel que fa a la tendència en el nombre de morts i ferits greus en la sèrie històrica 2005-2012, s'observen diferents comportaments: ha disminuït un **55%** en el cas dels vehicles lleugers i un **8%** en les motocicletes. En canvi, la bicicleta és l'únic vehicle en què augmenten els morts i ferits en aquest període, concretament un **30%**.

➔ El percentatge de positius en toxicologia en les persones mortes en accident ha experimentat un lleuger repunt en els darrers dos anys

Percentatge de positius en les proves toxicològiques entre els morts en accident (període 2005-2012)

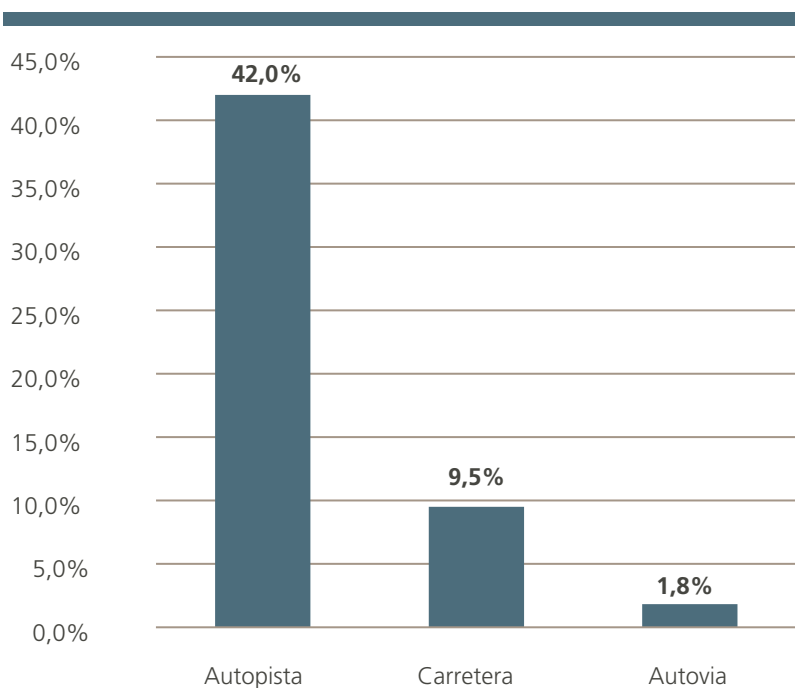


Font: Institut de Medicina Legal de Catalunya

D'acord amb les dades de l'Institut de Medicina Legal de Catalunya, el nombre de positius en toxicologia entre els morts en accident ha disminuït 7,4 punts percentuals entre 2005 i 2012. No obstant això, en el període 2010-2012 s'observa un canvi en la tendència d'aquest índex, que augmenta 4,3 punts. Aquest augment s'explica per **l'increment de la presència de psicofàrmacs entre els morts per accident**, que en aquest període ha passat del 5,1% al 11,6%.

➔ La velocitat continua sent el principal factor de risc i concurrent en els accidents

Juntament amb la toxicologia, la velocitat segueix sent el principal factor de risc en els accidents de trànsit. Si bé la velocitat mitjana a les vies catalanes ha disminuït significativament en el període 2005-2012, **els indicadors de nombre de vehicles que superen els límits de velocitat de les vies encara presenten força marge de millora.**



(*) Dades de l'Anuari estadístic 2012. Dades del segon semestre de 2011 per a les velocitats de les autopistes i del segon semestre de 2012 per a velocitats en carretera i autovia.

➔ Elevats percentatges d'utilització dels diferents sistemes de protecció tot i presentar encara potencial de millora

L'ús dels sistemes de seguretat passiva en persones implicades en accidents ha augmentat els darrers vuit anys. Destaca especialment l'increment de l'ús del cinturó de seguretat i dels sistemes de retenció infantil, que alhora eren els sistemes que presentaven més potencial de millora. No obstant això, segons les dades de l'Anuari estadístic, l'any 2012 encara hi havia un **4,3%** d'implicats en accidents que no duien el cinturó de seguretat o el casc en zones urbanes i un **2,4%** d'implicats que no duien algun d'aquests sistemes en zones interurbanes. En el cas del casc en ciclomotors i motocicletes hi ha menys marge de millora: un **0,5%** dels implicats no duien el casc en accidents en zona urbana i un **1,4%** no el duien en els de zona interurbana.

● Línies estratègiques i projectes tractors

Per tal de reduir l'accidentalitat i els seus efectes cal dissenyar i dur a terme mesures dirigides a protegir els usuaris de la mobilitat, prevenir els comportaments de risc i millorar els serveis d'atenció a les víctimes. A continuació es descriuen les línies estratègiques i els projectes tractors previstos en el marc d'aquest objectiu:

1.1 Reducció del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció

Es continuarà treballant en les campanyes d'informació i vigilància com a mesures dissuasòries per **evitar el consum durant la conducció**, i s'estudiarà la implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius.

1.1.1 Desenvolupar accions preventives d'informació i de controls d'alcoholèmia, drogues i psicofàrmacs en la conducció

En el període 2014-2020 caldrà intensificar les accions preventives de sensibilització i també els controls dissuasoris per **reduir el nombre de conductors sota els efectes de l'alcohol, drogues i psicofàrmacs**.

Pel que fa als controls preventius, es preveu analitzar la metodologia actual de mostreig en l'execució de controls per tal d'adaptar-la a la metodologia establerta pel projecte promogut per la Unió Europea DRUID (Driving Under Influence of Alcohol and Drugs) en aquells àmbits sobre els quals el Servei Català de Trànsit té competències.

Finalment cal proposar el desplegament del marc normatiu dels controls preventius de drogues, així com estudiar els efectes de les drogues en la conducció i estudiar el possible establiment o no d'un barem d'intolerància.

1.1.2 Estudiar la possible implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius

L'Alcolock és un dispositiu connectat al sistema d'arrencada del vehicle que incorpora tecnologia d'anàlisi d'alcohol a l'alè. Aquest sistema impedeix que el vehicle es pugui engegar si el conductor es troba sota la influència de l'alcohol, i té un efecte positiu en la prevenció i la rehabilitació.

En el marc de les actuacions del Servei Català de Trànsit en el període 2014-2020 es desenvoluparà una **línia de treball centrada en la implantació de l'Alcolock en determinats col·lectius**. Alguns dels col·lectius prioritaris poden ser infractors reincidents, persones en procés de rehabilitació d'addicció alcohòlica o conductors de transport comercial.

El programa ha de preveure tasques de seguiment sobre la participació dels individus i la realització de programes educatius complementaris.

1.2 Vigilància i control dels comportaments de risc i en especial de la velocitat com a principal factor causal de lesivitat en els accidents

El compliment dels límits de velocitat no només requereix que els conductors no sobrepassin els límits legals establerts, sinó que aquests límits siguin adequats a les característiques de les vies i a les condicions mediambientals.

1.2.1 Supervisar el compliment de la norma, mitjançant campanyes específiques de vigilància i control sobre aquests comportaments, proposar reformes normatives i millorar l'eficàcia del procediment sancionador en matèria de trànsit

D'acord amb els seus principis i valors, el Servei Català de Trànsit no té vocació de control ni sancionadora envers els usuaris de les vies. No obstant això, aquestes mesures es preveuen com a últim recurs quan la resta d'accions preventives i dissuasòries no es mostren efectives. En aquests casos cal **assegurar que les accions realitzades** (onades denunciadores, controls dissuasoris, etc.) **són eficaces a l'hora de reeducar el comportament dels usuaris infractors**. Aquest objectiu requereix avaluar els resultats i l'impacte del model sancionador actual i prendre decisions per millorar-ne l'efectivitat en funció dels resultats de l'avaluació.

1.2.2 Pla contra la velocitat excessiva

Aquest pla haurà d'integrar les actuacions en matèria de prevenció i control de la velocitat en un pla específic que concreti i programi les actuacions definides i prevegi mecanismes d'avaluació de l'impacte. Algunes de les accions prioritàries previstes en el pla serien:

- Identificar i analitzar els **trams amb més freqüència d'excés de la velocitat** de la via.
- **Augmentar la cobertura del control de la velocitat** i estendre la implantació del control de velocitat per trams.

- **Intensificar les campanyes de vigilància** de la velocitat i les onades denunciadores.
- **Intensificar les campanyes d'informació i sensibilització integrals** per a la reducció de la velocitat i la utilització dels dispositius de control de velocitat dels vehicles.
- **Reduir el 20%** del nombre d'infractors per velocitat excessiva, respecte al 2010 (en relació amb la mobilitat global).
- **Pla d'ubicació dels aparells de velocitat** en funció de criteris d'accidentalitat, de risc o d'excés de velocitat.

1.3 Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat

Vianants, ciclistes i motoristes són els usuaris que presenten més vulnerabilitat en cas d'accident a la via. Per aquest motiu el Servei Català de Trànsit ha anat impulsant en els darrers anys iniciatives orientades a millorar la protecció d'aquests usuaris, mitjançant la prevenció del risc d'accident com també la reducció de l'impacte de l'accidentalitat. Per continuar aprofundint en aquest objectiu, cal que els diferents **agents que tenen competència i influència en el disseny i la construcció de l'entorn de la mobilitat** (departaments de la Generalitat, municipis, estudis d'arquitectura, etc.) **s'involucrin** i prenguin consciència de la necessitat d'implementar solucions innovadores que millorin la seguretat d'aquests usuaris.

1.3.1 Impulsar entorns i actituds de convivència i respecte mutu entre conductors de turismes, vehicles pesants, motoristes, bicicletes i vianants

Una de les mesures més efectives per a la creació d'entorns segurs és la **pacificació del trànsit**, que consisteix en una reducció de la velocitat en les zones on conflueixen els desplaçaments de diversos usuaris de les vies.

Les mesures de pacificació requereixen una sèrie d'actuacions sobre la via i sobre els elements que la integren (estrenyiment de la calçada, ampliació dels passos de vianants, construcció del carril bici, reducció de la velocitat, etc.).

En paral·lel, és necessari construir un sistema d'informació per a les tipologies d'usuaris més freqüents (vianants, ciclistes i motoristes) que proporcioni informació sobre l'exposició al risc dels diferents col·lectius.

En aquest sentit, en el període 2014-2020, des del Servei Català de Trànsit es continuarà promovent, en col·laboració amb les administracions locals, la **reducció de la velocitat en vies amb concurrència de diverses modalitats de desplaçament**: vehicles, motocicletes, vianants i ciclistes. Aquestes mesures s'hauran d'acompanyar dels canvis normatius necessaris.

En aquesta línia cal analitzar la possibilitat d'implementar els denominats *shared spaces* a les zones urbanes.

1.3.2 Millorar la seguretat dels motoristes

El parc de motocicletes de Catalunya és molt elevat, com també la seva convivència amb la resta d'usuaris. Reduir l'accidentalitat requereix **conèixer el seu patró de mobilitat i d'accidentalitat** d'una manera adequada per poder dissenyar mesures ad hoc per a aquest col·lectiu.

Aquest projecte preveu diverses línies de treball:

- **Aprofundir en l'estudi dels accidents amb implicació de motocicletes**, identificant paràmetres com la causalitat, trams, condicions de seguretat de la via, etc., i també elaborar estudis sobre l'exposició al risc dels usuaris de motocicleta i realitzar una anàlisi de la xarxa viària amb més exposició al risc.
- **Incorporar millores en el procés de la investigació dels accidents** per part de la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra.
- **Augmentar els controls PREMOT** amb banc de potència. Incorporar aquests controls també a l'àmbit urbà, especialment amb els ciclomotors i motos de 125 cc.
- Aplicar **mesures per a la reducció del risc d'accident** i les seves conseqüències:
 - Estudiar la implantació de carrils BUS-MOTO, promoure l'extensió de zones avançades per a motos als nuclis urbans, implantar sistemes de protecció de motociclistes (SPM) a les carreteres, etc.
 - Realitzar campanyes específiques per al foment de l'ús d'equipaments de seguretat entre els motoristes:
 - Campanyes de comunicació i sensibilització integrals en col·laboració amb altres administracions i organitzacions privades per promoure conductes de conducció segura.
 - Mantenir les campanyes de vigilància de l'ús del casc per reduir el potencial de l'1,4% d'accidentats que no utilitzen el casc en zona interurbana i el 0,5% en zona urbana.

1.4 Millora contínua de l'atenció a les víctimes de trànsit

El plantejament per a aquest nou Pla en relació amb les víctimes és continuar amb l'impuls de les oficines d'atenció, que, pioneres en la seva creació, proporcionen a víctimes i familiars d'un accident de trànsit un servei d'**ajuda i assessorament**. A més, es treballarà per posar en marxa el sistema d'anàlisi georeferenciada del temps d'accés a les persones **accidentades**.

1.4.1 Potenciació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit (SIAVT)

El març de 2012 es va posar en marxa el SIAVT. Aquest servei de suport i orientació a les víctimes i familiars d'accidents de trànsit és un element de suport important en el procés de recuperació davant d'un accident.

En aquest sentit, cal **avançar en el desplegament del SIAVT** incorporant les **associacions de víctimes de trànsit en la mateixa prestació del servei** i millorant els processos de seguiment de la recuperació personal i social de les víctimes a mitjà i llarg termini.

1.4.2 Incorporació de les noves tecnologies al sistema d'atenció d'emergències en els accidents de trànsit

La manera com les víctimes d'accidents de trànsit reben l'atenció dels serveis d'emergència determina les probabilitats de supervivència i la seva qualitat. En aquest sentit és clau continuar desenvolupant un **model de provisió de serveis d'atenció d'urgència a les víctimes de trànsit orientat a l'eficàcia i la rapidesa en la prestació de l'assistència**. La introducció de l'*e-call* i la millora de la coordinació dels recursos d'assistència per optimitzar els temps de resposta són mesures que van en aquesta línia.

2

Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)



Línies estratègiques	Projectes tractors
2.1 Millora de la seguretat en els desplaçaments en zona urbana	2.1.1 Crear un fòrum representatiu de seguretat viària que analitzi la sinistralitat a la xarxa viària dins de l'Observatori de Seguretat Viària i que faciliti l'intercanvi de millors pràctiques sobre seguretat viària
	2.1.2 Impulsar la redacció, el seguiment i l'avaluació de resultats dels plans locals de seguretat viària en el món local per tal de reduir l'accidentalitat urbana
2.2 Integració de la seguretat viària en la planificació de l'ús del sòl i de la mobilitat	2.2.1 Elaborar normes tècniques de seguretat viària a incorporar en el desenvolupament dels plans d'ordenació del sòl
	2.2.2 Col·laborar amb organismes privats que tenen activitat en l'àmbit de la planificació del sòl i la mobilitat (p. e. col·legis professionals) en la difusió de millors pràctiques en aquesta matèria
2.3 Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	2.3.1 Disseny més segur de les infraestructures viàries (avaluacions d'impacte de seguretat viària, auditories de seguretat viària)
	2.3.2 Utilització de sistemes intel·ligents de transport i gestió del trànsit: gestió de la demanda de trànsit amb suport ITS, millora de la informació disponible sobre l'estat del trànsit de tota la xarxa, sistemes cooperatius (comunicacions V2V, V2I)
	2.3.3 Millora en la regularitat en els temps de desplaçament per carretera (grans desplaçaments i afectacions previsibles, eurovinyeta i pagament per ús, protocols d'atenció a les afectacions de trànsit, etc.)
	2.3.4 Impuls dels programes d'actuacions preventives, d'inspeccions de seguretat viària, de conservació i ajut a la vialitat i d'actuacions en els trams de la xarxa viària existent amb més risc d'accidentalitat
	2.3.5 Impuls dels programes de condicionaments, variants, desdoblaments i nous eixos viaris
2.4 Promoció d'un canvi en el transport modal cap a modalitats més sostenibles i segures (cotxe elèctric, transport públic)	2.4.1 Fer més competitiu el transport públic respecte al transport privat

La creació d'entorns de mobilitat segurs ha de tenir una visió transversal, més enllà de les característiques de la zona de mobilitat (urbana o interurbana). Al seu torn, ha de ser capaç d'alinear tots els actors responsables de la planificació de la mobilitat per treballar de manera coordinada i homogènia, amb **l'objectiu de generar un entorn de mobilitat continu, en què l'usuari tingui la percepció** que hi ha un criteri homogeni en l'ordenació de la mobilitat i en els elements de seguretat quan es desplaça per diferents vies.

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu

➔ **En zones urbanes es produeix un volum més gran de desplaçaments de col·lectius vulnerables (com ara vianants i ciclistes) i, per tant, és on es dona la màxima interacció entre usuaris i espai públic.**

Els efectes del context econòmic i la tendència creixent de la ciutadania a adoptar hàbits i modalitats de transport més sostenibles han fet augmentar el nombre de desplaçaments dels col·lectius vulnerables (especialment vianants i ciclistes).

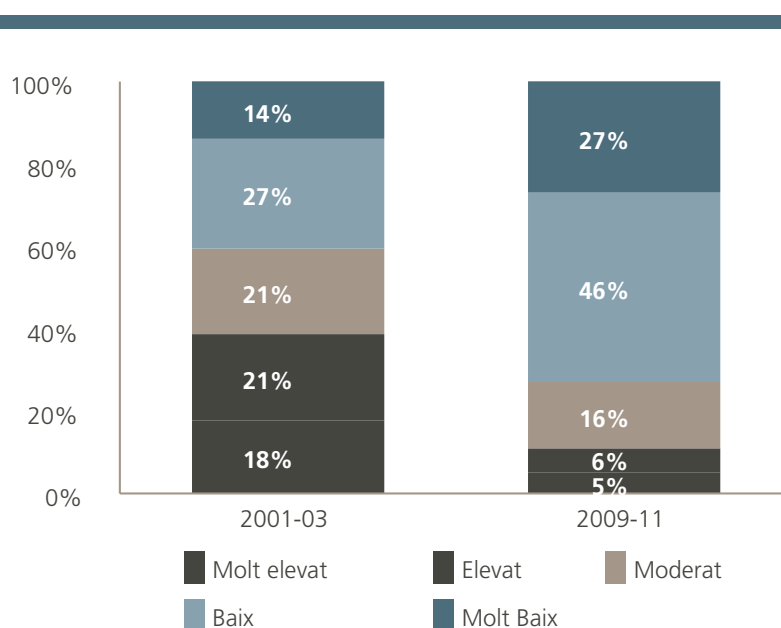
A títol d'exemple, les dades del *Baròmetre anual de la bicicleta a Catalunya 2012* indiquen que més de **500.000 catalans** utilitzen la bicicleta cada dia o gairebé cada dia. Aquesta xifra s'ha doblat en el període 2006-2012.

Pel que fa als desplaçaments que es fan caminant, dades com les de *l'Enquesta de la mobilitat en dia feiner a la Regió Metropolitana de Barcelona* confirmen aquesta tendència. D'acord amb aquest informe, els desplaçaments a peu havien augmentat un **139%** en el període 2004-2011.

➔ **Hi ha marge de millora en la seguretat dels trams d'alta concentració d'accidents**

Distribució de trams segons el seu risc a Catalunya

D'acord amb l'estudi EuroRAP 2012, en el qual participa el Servei Català de Trànsit, els **trams de la xarxa viària catalana considerats de risc han disminuït** significativament en la sèrie històrica 2001-2011. No obstant això, en el darrer període (2009-2011), un **5%** dels trams analitzats es consideraven de risc molt elevat, un **6%** de risc elevat i un **16%**, de risc moderat.



Font: Estudi EuroRAP



Hi ha un elevat nombre de desplaçaments des dels diferents nuclis urbans a les capitals que concentren activitat econòmica

Si bé indicadors derivats de la mobilitat en transports de motor com el consum de carburant/km o els milions de vehicles/km mostren una clara tendència a la baixa en la sèrie històrica 2005-2012, les darreres dades de mobilitat disponibles indiquen que **la mobilitat amb vehicle de motor privat no disminueix significativament**. A tall d'exemple, segons dades de l'*Enquesta de la mobilitat en dia feiner a la Regió Metropolitana de Barcelona*, el nombre de desplaçaments en aquest tipus de vehicle es mantenia estable en el període 2007-2011.



Potenciar la col·laboració entre el Servei Català de Trànsit i les policies de Catalunya per establir protocols per homogeneïtzar les actuacions de vigilància, control i recollida de la informació d'accidents de trànsit

Si bé s'han fet avenços en la coordinació dels cossos policials i el Servei Català de Trànsit mitjançant la creació d'un grup de treball, existeixen àmbits relacionats amb la seguretat viària sobre els quals es poden obtenir més bons resultats si es continua millorant aquesta cooperació. Algunes de les línies de treball on hi ha més oportunitats de millora són l'homogeneïtzació de l'operativa policial i els protocols d'intercanvi de dades, com també la recollida de dades d'accidents en l'àmbit municipal.

Promoure un espai continu de seguretat viària també requereix homogeneïtzar els elements d'ordenació i regulació del trànsit entre les zones urbanes i interurbanes. Això implica alinear aspectes com el marc normatiu i la gestió i execució que es fa d'aquest marc des de les diferents administracions i cossos policials.



Hi ha un estancament en el nombre d'usuaris de transport públic

L'ús del transport públic en detriment dels mitjans de transport privats disminueix el risc d'accidentalitat. Si bé el nombre de viatgers en transport públic ha augmentat un **8,7%** en la sèrie històrica 2003-2012 segons l'informe *Les xifres del transport públic a Catalunya (2012)*, en el període 2011-2012 ha disminuït un **3,6%**.

● Línies estratègiques i projectes tractors

Aquesta línia estratègica preveu el desenvolupament d'un conjunt d'iniciatives orientades a mantenir les condicions de seguretat a tota la xarxa viària de Catalunya, més enllà de la tipologia de via i zona de mobilitat (urbana i interurbana), com també a incorporar la visió de la seguretat viària en la planificació del sòl des d'un punt de vista transversal, tenint en compte els usuaris més vulnerables i la potenciació del transport públic com a via per a la disminució del risc d'accident.

2.1 Millora de la seguretat en els desplaçaments en zona urbana

Els projectes emmarcats en aquesta línia estratègica estan orientats a **millorar la coordinació i establir la coresponsabilitat entre els diferents agents de la seguretat viària** que actuen en l'àmbit urbà i interurbà per tal de generar en l'usuari la percepció de continuïtat entre els elements que ordenen i regulen la seguretat de les diferents vies.

2.1.1 Crear un fòrum representatiu de seguretat viària urbana que analitzi la sinistralitat en via urbana dins de l'Observatori de Seguretat Viària i que faciliti l'intercanvi de millors pràctiques sobre seguretat viària urbana

Està previst que aquest fòrum, que s'emmarca dins de les accions a realitzar per l'Observatori de Seguretat Viària, tingui un caràcter **multidisciplinari** i estigui **integrat per representants d'agents públics i privats** que tenen competències o influència en matèria de seguretat viària a Catalunya (diferents àrees i nivells de les administracions públiques, entitats socials, organitzacions privades i professionals, etc.).

2.1.2 Impulsar la redacció, el seguiment i l'avaluació de resultats dels plans locals de seguretat viària en el món local per tal de reduir l'accidentalitat urbana

Aquest projecte està alineat amb la visió del Servei Català de Trànsit com a òrgan facilitador i integrador dels agents de la seguretat viària en un marc estratègic comú.

Mitjançant l'Observatori de Seguretat Viària, es donarà **suport en la redacció dels plans i es col·laborarà amb els ens locals per fer el seguiment del resultat i de l'impacte de les mesures aplicades**, com també en el disseny de campanyes de comunicació.

2.2 Integració de la seguretat viària en la planificació de l'ús del sòl i de la mobilitat

El transport motoritzat requereix més espai per als desplaçaments, a diferència d'altres modalitats de desplaçament, amb les corresponents conseqüències significatives pel que fa a contaminació, congestió, accidentalitat i les seves respectives traduccions en termes econòmics. Com millorar aquests aspectes des de la planificació és la línia de treball que es vol desenvolupar per a aquest nou període, en coordinació amb els diferents agents implicats.

2.2.1 Elaborar normes tècniques de seguretat viària a incorporar en el desenvolupament dels plans d'ordenació del sòl

La planificació de l'ús del sòl és el primer pas per disposar d'una xarxa viària segura. En la presa de decisions sobre els usos del sòl cal tenir en compte les modalitats de transport que empraran els usuaris (vehicles, vianants, motos, bicicletes), els motius dels desplaçaments (oci, treball, estudis, activitat física, etc.) i els diferents moments temporals (matí, nit, cap de setmana).

En línia amb el que estableixen la Llei 9/2003, de la mobilitat, i el Decret 344/2006, de regulació dels

estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que la desplega, cal **avançar en la introducció de normativa tècnica que estableixi les mesures de seguretat viària necessàries en funció de la tipologia del pla urbanístic.**

2.2.2 Col·laborar amb organismes privats que tenen activitat en l'àmbit de la planificació del sòl i la mobilitat (p. e. col·legis professionals) en la difusió de millors pràctiques en aquesta matèria

Com a acció complementària a la introducció de normes de seguretat viària en l'ordenació del sòl, des del Servei Català de Trànsit es promourà **l'ús de bones pràctiques per part dels professionals en aquesta matèria.**

En aquesta línia s'impulsarà l'organització de sessions i la participació en seminaris en col·laboració amb organitzacions professionals i administracions públiques per a la difusió i la conscienciació sobre la seguretat viària aplicada a la planificació urbanística.

2.3 Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris

La missió del Servei Català de Trànsit segons aquest Pla estratègic és garantir que la mobilitat de les persones es faci amb la màxima seguretat, i aconseguir-ho amb la màxima eficiència. Això implica utilitzar i fomentar **tots els instruments de seguretat que estiguin a l'abast del Servei Català de Trànsit per millorar la seguretat**, i també assolir una millora contínua de la qualitat percebuda per l'usuari.

2.3.1 Disseny més segur de les infraestructures viàries (avaluacions d'impacte de seguretat viària, auditories de seguretat viària)

En les fases de planificació i projecte de les infraestructures viàries catalanes les administracions competents promouran **l'impuls de l'aplicació dels procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i les audito-**

ries de seguretat viària definides a la Directiva 2008/96/CE.

2.3.2 Utilització de sistemes intel·ligents de transport i gestió del trànsit: gestió de la demanda de trànsit amb suport ITS, millora de la informació disponible sobre l'estat del trànsit de tota la xarxa, sistemes cooperatius (comunicacions V2V, V2I)

L'ús de noves tecnologies i sistemes basats en la difusió i l'intercanvi d'informació sobre l'estat de les vies tindrà un impacte significatiu en la gestió de la seguretat viària durant els propers anys.

El Servei Català de Trànsit, com a organització que aspira a ser referent en matèria de prevenció d'accidents, vol ser pioner en l'aplicació i l'impuls d'aquestes eines en benefici de la seguretat dels usuaris.

Aquest projecte implica **millorar els sistemes de monitoratge i difusió de l'estat del trànsit en temps real** i també els protocols i la infraestructura de comunicació entre els vehicles i els sistemes d'informació del trànsit del Servei Català de Trànsit (V2I) i la cooperació i intercanvi d'informació entre vehicles (V2V), per tal d'optimitzar la gestió de la demanda de les vies, minimitzar la congestió i millorar la qualitat del servei a l'usuari.

Aquesta millora de la gestió de la informació disponible s'ha de traduir en la **creació d'un sistema d'informació de mobilitat i trànsit** capaç d'oferir informació de qualitat perquè l'usuari pugui prendre les decisions més oportunes sobre el seu trajecte tant abans d'iniciar-lo com durant el mateix viatge.

Per a la creació d'un sistema d'informació de mobilitat i trànsit de qualitat, cal vetllar també perquè aquest incorpori totes les fonts d'informació possibles. En aquest sentit, cal valorar la incorporació d'informació proveïda per empreses del sector privat que realitzen la seva activitat en el camp de la geolocalització i l'anàlisi del trànsit.

Finalment, més enllà del fet que el sistema pugui oferir a l'usuari informació sobre el trànsit en viatges que es produeixen amb origen o destí fora del territori català, el sistema d'informació ha de garantir que la informació sobre l'estat de la circulació i el temps del trajecte cobreix com a mínim la part del trajecte que transcorre en territori català.

2.3.3 Millora en la regularitat en els temps de desplaçament per carretera (grans desplaçaments i afectacions previsibles, eurovinyeta i pagament per ús, protocols d'atenció a les afectacions de trànsit, etc.)

Una gestió eficaç de la demanda de trànsit és aquella capaç de **regular les decisions dels usuaris i incidir-hi, per tal d'optimitzar la distribució i la concentració de l'ús de les vies**. Per aconseguir-ho, el Servei Català de Trànsit té al seu abast instruments que influeixen en la variabilitat de la demanda (peatges, polítiques de preus variables en el pagament per ús, informació a l'usuari, procediments de resolució d'incidents, etc.).

El Servei Català de Trànsit pot utilitzar directament aquests instruments o bé promoure'n l'execució amb l'objectiu de millorar el control sobre la demanda i, al seu torn, millorar la qualitat del servei percebut per l'usuari (reduint congestions, millorant temps de trajecte, etc.).

2.3.4 Impuls dels programes d'actuacions preventives, d'inspeccions de seguretat viària, de conservació i ajut a la vialitat i d'actuacions en els trams de la xarxa viària existent amb més risc d'accidentalitat

Per tal de mitigar els riscos d'accidentalitat que es desprenguin de les anàlisis de seguretat de la xarxa viària catalana, les diferents administracions competents impulsaran i preveuran en els seus pressupostos **l'execució d'actuacions preventives, actuacions de conservació i ajut a la vialitat** i actuacions en els trams de la xarxa viària existent amb més risc d'accidentalitat en el marc del Pla estratègic.

2.3.5 Impuls dels programes de condicionaments, variants, desdoblaments i nous eixos viaris

En línia amb el projecte 2.3.4, les administracions competents promouran que els seus pressupostos prevegin la **planificació d'actuacions de millora de les condicions de seguretat de les carreteres**.

2.4 Promoció d'un canvi en el transport modal cap a modalitats més sostenibles i segures (cotxe elèctric, transport públic)

L'aposta per un sistema de transport sostenible requereix desenvolupar polítiques actives d'inversió i promoció de l'ús del transport públic i que desincentivin l'ús del transport privat.

2.4.1 Fer més competitiu el transport públic respecte al transport privat

El potencial del transport públic per captar usuaris que habitualment es desplacen amb mitjans privats depèn sobretot de la seva capacitat per **oferir un servei competitiu a l'usuari**.

En aquest sentit, cal impulsar mesures de **millora del nivell de servei del transport públic**, en coordinació amb les autoritats de transport i les administracions competents.

Per a la planificació d'aquestes mesures, cal aprofundir abans en les anàlisis comparatives sobre competitivitat entre els mitjans de transport públics i privats en relació amb paràmetres com el temps de trajecte i el preu.

Entre les mesures que s'han d'implantar en coordinació amb les administracions competents destaquen:

- Millora de l'adaptació de l'oferta a la demanda.
- Extensió dels sistemes tarifaris integrats.
- Millora de la correspondència intermodal i intramodal i estructuració de la xarxa per mitjà de nòduls de distribució de passatge.
- Reducció dels temps de trajecte dels autobusos: optimització d'itineraris i impuls del desplegament de nous carrils BUS i BUS-VAO.

3

Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura



Línies estratègiques	Projectes tractors
3.1 la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària	3.1.1 Incorporar a l'activitat de les comissions la fixació dels compromisos/objectius i la responsabilitat del seu seguiment i exigència de resultats d'altres organitzacions públiques i privades
	3.1.2 Instaurar estructures de coordinació i seguiment amb el Servei Català de Trànsit. Creació de grups de treball en funció de la problemàtica viària
3.2 Foment d'acords amb altres organitzacions (associacions) per desenvolupar accions conjuntes que millorin la seguretat viària	3.2.1 Promoure l'activitat de les associacions d'accions de foment de la seguretat viària
	3.2.2 Definir un pla d'actuacions en col·laboració amb associacions i establir mecanismes formals de coordinació i seguiment (comissió, sessions de treball, traspàs d'informació)
3.3 Impuls de la responsabilitat viària a l'empresa	3.3.1 Promoure l'elaboració de plans de seguretat viària a les empreses orientats a la prevenció, conscienciació i informació
3.4 Promoció d'una presència activa de l'SCT en l'àmbit internacional	3.4.1 Creació de l'Observatori de Seguretat Viària per tal d'incidir en l'àmbit urbà, projectant les polítiques de l'SCT a escala europea i global i esdevenir un referent en la mobilitat segura

A Catalunya hi ha un teixit ric d'agents, tant públics com privats, que porten a terme actuacions relacionades amb la mobilitat i la seguretat viària. En línia amb el que s'ha anat desenvolupant fins avui, el Servei Català de Trànsit té la voluntat d'impulsar la participació activa i la coresponsabilitat dels diferents actors per tal de reduir la sinistralitat a la xarxa viària catalana.

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu

➔ Oportunitat de millora en els mecanismes de coordinació amb els agents responsables de fomentar la seguretat viària

Iniciatives com la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària contribueixen a alinear les actuacions que diferents departaments de la Generalitat porten a terme en l'àmbit de la seguretat viària. El Pla estratègic 2014-2020 té l'oportunitat de posar èmfasi en les mesures de coordinació, no només entre departaments de la mateixa Administració sinó també amb altres ens públics i amb entitats i agents privats. Amb tot, un enfocament integrador de les mesures desenvolupades pels diferents agents sota el paraigua d'un mateix marc estratègic ha de contribuir a maximitzar l'impacte de les accions en la millora de la seguretat viària del territori

➔ Implicació del sector empresarial en la millora de la seguretat viària

Les autoritats de trànsit de referència internacional han incorporat a la seva estratègia una filosofia de responsabilitat compartida, en què organitzacions, empreses i els mateixos usuaris contribueixen a implementar les mesures de seguretat viària a escala nacional i local. Els plans estratègics de seguretat viària de països com Finlàndia, el Regne Unit, Irlanda o els Països Baixos incorporen aquestes dinàmiques.



L'actual marc estratègic de seguretat viària del Regne Unit preveu l'extensió de la seguretat a empreses i organitzacions. El Pla recull l'impacte que té en la seguretat viària general l'actitud de les empreses en aquesta matèria. En aquest sentit, es preveuen mesures perquè les empreses utilitzin la seva experiència per incorporar i millorar la seguretat en els seus processos de logística i en altres tipus de trànsit per qüestions laborals.

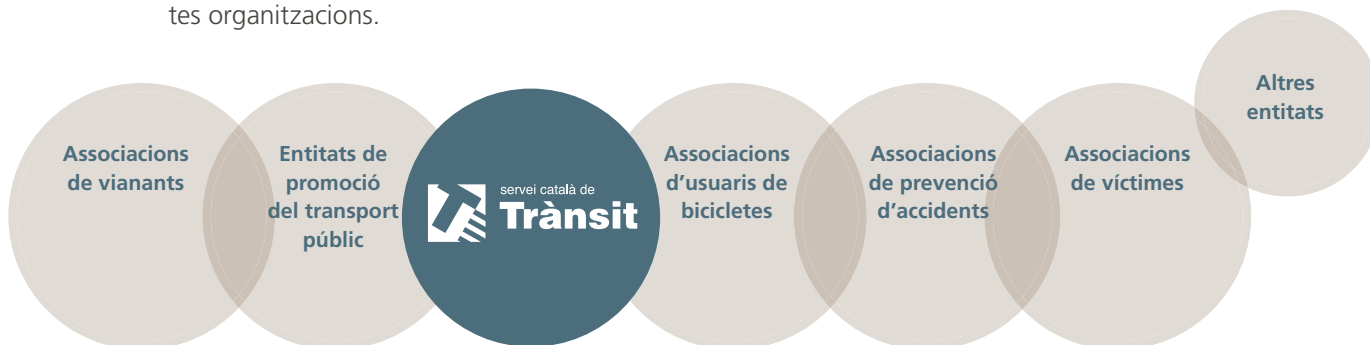


L'autoritat irlandesa aborda aquesta qüestió revisant i fent més restrictiu el marc regulador de prevenció de riscos laborals per impulsar que aquestes mesures es duguin a terme dins de les organitzacions. El Pla també destaca els beneficis que comporta per a l'empresa la implantació d'aquestes mesures en termes de reducció de l'accidentalitat, absentisme, manteniment dels vehicles, costos de carburants i assegurances.



Marge per a la generació de sinergies amb entitats del teixit associatiu que realitzen actuacions en l'àmbit de la seguretat viària a Catalunya a l'hora d'implantar el Pla estratègic de seguretat viària

La implicació de la societat civil en la problemàtica de la inseguretat viària és fonamental per aprofitar l'experiència i el coneixement sectorial que tenen moltes d'aquestes organitzacions en aquesta matèria. Des de la implicació de les associacions de víctimes, associacions d'usuaris de la bicicleta, vianants, etc., i des de l'àmbit d'actuació de cadascuna d'aquestes es pot aprofitar per arribar a determinats col·lectius als quals l'Administració no sol arribar. Cal definir intervencions, que poden anar des d'accions de formació, comunicació i sensibilització a intervencions més concretes en funció de la finalitat social d'aquestes organitzacions.



Oportunitat del Servei Català de Trànsit per posicionar-se a escala internacional

La bona evolució de les xifres d'accidentalitat experimentada en la darrera dècada situen el sistema de seguretat viària català a l'alçada dels països capdavanters en els àmbits europeu i internacional. A fi de continuar per aquest camí, és important que el Servei Català de Trànsit segueixi aprofundint en el posicionament i la col·laboració en projectes amb organismes internacionals a l'avantguarda de la seguretat viària, tant amb entitats europees (ETSC, POLIS, ERTICO-ITS Europe, etc.) com amb altres organismes internacionals (OMS, Banc Mundial, etc.).

3.1 Reorientació de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària

La Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària és l'òrgan de participació i consulta del Servei Català de Trànsit que actua com a **fòrum de debat i anàlisi** en matèria de trànsit i seguretat viària. Està constituït com a òrgan col·legiat en què participen entitats públiques i privades vinculades amb el trànsit i la seguretat.

D'altra banda, la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària és l'òrgan de **coordinació entre els departaments de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària**. En la línia de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, aquest òrgan exerceix funcions de seguiment i proposta de mesures de seguretat viària a les administracions. El nou marc estratègic 2014-2020 preveu que ambdós òrgans guanyin protagonisme en matèria de seguretat viària, **funcionant de manera més dinàmica, augmentant el seu grau de participació i assessorant en les polítiques de seguretat viària**.

3.1.1 Incorporar a l'activitat de les comissions la fixació dels compromisos/objectius i la responsabilitat del seu seguiment i exigència de resultats d'altres organitzacions públiques i privades

Més enllà del seu paper com a òrgans de generació de debat i d'idees orientades a millorar la prevenció i dissuasió de les causes d'accidentalitat, les comissions són un instrument rellevant per assegurar l'acompliment de l'objectiu de coordinació de les entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura.

Actualment ja exerceixen funcions relacionades amb el seguiment del compliment dels objectius estratègics del Pla de seguretat viària i amb el seguiment de projectes que impliquen la participació de diverses administracions relacionades amb el trànsit.

Aquest projecte està orientat a potenciar les funcions actuals de les comissions introduint **més dinamisme i agilitat en el seu funcionament**, i augmentar la participació de les mateixes comissions i dels seus grups de treball assessorant en la definició de les polítiques de seguretat viària.

3.1.2 Instaurar estructures de coordinació i seguiment amb el Servei Català de Trànsit. Creació de grups de treball en funció de la problemàtica viària

Aquest projecte preveu la revisió i definició d'un **model de governança per a la coordinació i el seguiment amb el Servei Català de Trànsit**. Alguns dels elements a replantejar serien els actuals mecanismes de seguiment i *reporting* entre el Servei i les comissions.

D'altra banda, s'establirien **grups de treball ad hoc** centrats en l'estudi de problemàtiques concretes relacionades amb la seguretat viària:

- Seguretat laboral viària
- Mobilitat segura
- Ensenyament
- Comunicació vers la sensibilització, etc.

3.2 Foment d'acords amb associacions per desenvolupar accions conjuntes que millorin la seguretat viària

Una millor coordinació amb organitzacions privades que realitzen activitats en l'àmbit de la seguretat viària ha de contribuir a millorar l'impacte dels projectes recollits en el Pla estratègic de seguretat viària. En aquest sentit, les associacions són un actor a considerar pel Servei Català de Trànsit atesa la seva capacitat per donar suport i complementar la implantació de l'estratègia de seguretat viària.

Els projectes que depenen d'aquesta línia estratègica van dirigits a **aprofundir en el suport de les administracions a les associacions** en la realització d'actuacions relacionades amb la prevenció de l'accidentalitat i a millorar les sinergies que es poden generar entre l'univers d'organitzacions i el mateix Servei Català de Trànsit.

3.2.1 Promoure l'activitat de les associacions d'accions de foment de la seguretat viària

Des del Servei Català de Trànsit es preveu impulsar mesures que **fomentin i incentivin l'activitat d'associacions** en matèria de seguretat viària. En el marc d'aquest projecte, algunes de les accions prioritàries serien:

- Adoptar el **rol de facilitador** per tal de consolidar i optimitzar el treball que estan desenvolupant el conjunt d'entitats en l'àmbit de la seguretat viària a Catalunya.
- **Assessorar les entitats** en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària.
- Promoure que les administracions que donen suport a entitats (mitjançant subvencions o ajudes en espècie) incorporin en els seus plans la **dedicació de recursos a organitzacions que realitzin projectes de seguretat viària**.

En el marc d'aquest projecte, des del Servei Català de Trànsit es promourà la generació d'espais de participació ciutadana centrats en la seguretat viària.

3.2.2 Definir un pla d'actuacions en col·laboració amb associacions i establir mecanismes formals de coordinació i seguiment (comissió, sessions de treball, traspàs d'informació).

Per tal d'aprofitar al màxim els recursos existents en el territori amb capacitats per contribuir al desplegament de l'estratègia del Servei Català de Trànsit és necessari **involucrar el teixit associatiu en les actuacions planificades**. Algunes de les accions que caldria portar a terme en aquest sentit serien:

- **Comunicar el Pla de seguretat viària al mapa d'associacions** i definir actuacions concretes del Pla en què participin aquests actors.
- **Identificar oportunitats de generació de sinergies** i col·laboració entre les associacions del territori.
- **Establir mecanismes de seguiment** del desplegament del Pla de seguretat viària i de posada en comú d'informació entre el Servei Català de Trànsit i les entitats.

3.3 Impuls de la responsabilitat viària a l'empresa

Dur a terme polítiques integrals de prevenció i dissuasió de les causes d'accident requereix involucrar agents públics i privats en l'execució de l'estratègia de seguretat viària i compartir responsabilitats amb ells.

En aquest sentit, **les empreses són un actor que pot contribuir a complementar les actuacions dels agents públics en l'àmbit de la seguretat viària** i a reforçar la prevenció de l'accidentalitat entre els seus treballadors.

La major part dels trajectes per carretera, especialment en dies feiners, responen a l'anomenada mobilitat obligada per motius laborals (*in itinere* i *in mision*). De fet, una part significativa dels accidents laborals es produeixen a la carretera. La implicació de les empreses en l'aplicació de mesures preventives i de conscienciació ha d'ajudar a reduir el nombre d'accidents en la mobilitat per motius laborals.

3.3.1 Promoure l'elaboració de plans de seguretat viària a les empreses orientats a la prevenció, conscienciació i informació

La contribució de les empreses amb activitat a Catalunya a la seguretat viària passa perquè incorporin aquesta matèria en els seus **plans de prevenció de riscos laborals**. Per tal de fomentar aquesta pràctica, algunes de les accions a realitzar des del Servei Català de Trànsit serien:

- **Aprofundir en la investigació sobre la realitat dels accidents de trànsit en l'entorn laboral**.
- **Comunicar a les empreses** la conveniència d'elaborar plans de prevenció de riscos en la mobilitat obligada i **sensibilitzar-les** en aquest sentit.
- **Assessorar les empreses** en l'elaboració dels plans i proporcionar-los guies i material de suport.
- Encoratjar les empreses a elaborar i executar plans mitjançant incentius econòmics o fiscals.

3.4 Promoció d'una presència activa del Servei Català de Trànsit en l'àmbit internacional

En els darrers anys, Catalunya s'ha situat al nivell dels països europeus capdavanters en l'àmbit de la seguretat viària. En aquest sentit, el Servei Català de Trànsit té la capacitat d'assolir un posicionament i reconeixement del sistema de seguretat viària de Catalunya a escala internacional. Aquesta línia estratègica està orientada a augmentar els graus de col·laboració i participació entre el Servei Català de Trànsit i les autoritats internacionals referents en seguretat viària i assolir el reconeixement com a sistema de referència internacional.

3.4.1 Creació de l'Observatori de Seguretat Viària per tal d'incidir en l'àmbit urbà, projectant les polítiques del Servei Català de Trànsit a escala europea i global i esdevenir un referent en la mobilitat segura

Amb l'objectiu de promoure el posicionament del Servei Català de Trànsit a escala internacional, les principals actuacions a portar a terme en el marc d'aquest projecte serien:

- La **creació d'un Observatori de Seguretat Viària**, encarregat de la recollida de dades, l'anàlisi de la informació i la recerca relacionada amb el trànsit i la seva seguretat. L'observatori basaria la seva activitat en tres línies de treball:
 1. Estudi de la mobilitat en l'àmbit urbà.
 2. Projecció de l'SCT a escala internacional
 3. Generació d'un *benchmark* de bones pràctiques sobre la base dels objectius del Pla 2014-2020 en què es recullin les millors intervencions desenvolupades, tant per institucions públiques com privades i de l'àmbit del teixit associatiu.

La generació d'un *benchmark* respon a la necessitat de mantenir i millorar la situació de la seguretat viària a Catalunya incorporant en el pla d'activitats dels propers anys mesures innovadores, aplicades en altres sistemes de seguretat viària de referència

internacional, que hagin demostrat la seva efectivitat a l'hora de reduir la sinistralitat a les carreteres.

En l'exercici d'identificar aquestes actuacions caldrà col·laborar amb autoritats i organitzacions internacionals de seguretat viària i també analitzar, mitjançant un estudi de *benchmarking*, l'efectivitat de les mesures i l'aplicabilitat en el territori català.

- Promoure la realització de **projectes de recerca en col·laboració amb autoritats internacionals** en matèria de seguretat viària.
- Promoure la **participació del Servei Català de Trànsit en esdeveniments internacionals** com el Dia Europeu de la Seguretat Viària o la Setmana de la Seguretat Viària Global de les Nacions Unides.
- **Promoure la celebració a Catalunya d'esdeveniments d'interès internacional** relacionats amb el trànsit i la seguretat viària.

4

Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats



Línies estratègiques	Projectes tractors
4.1 Millora contínua del marc legal de seguretat viària	4.1.1 Millorar el marc legal de seguretat viària
	4.1.2 Gestionar les competències de seguretat viària a Catalunya
	4.1.3 Elaboració d'un pla de seguretat viària sobre la base d'un nou marc de responsabilitat compartida
	4.1.4 Creació i posada en marxa de l'Autoritat del Trànsit per implantar l'estratègia de seguretat viària a Catalunya
4.2 Implantació de mecanismes orientats a assolir l'excel·lència en la gestió	4.2.1 Implantar sistemes de gestió de la seguretat viària d'acord amb la normativa ISO 39001
	4.2.2 Establir objectius de seguretat viària en els plans d'actuació de cada administració pública i de la resta d'institucions implicades, en el marc del Pla estratègic 2014-2020, i fer el seguiment dels compromisos
	4.2.3 Realització de plans de seguretat viària (PSV) amb indicadors objectius i de qualitat per a la presa de decisions de seguretat viària
	4.2.4 Informació als usuaris sobre l'estat del trànsit
	4.2.5 Optimitzar el procediment sancionador en matèria de trànsit i millorar-ne l'eficiència
4.3 Promoció d'un parc de vehicles segur	4.3.1 Promocionar la demanda d'elements de seguretat activa i passiva incorporats als vehicles
	4.3.2 Realitzar campanyes per conscienciar els usuaris sobre la importància del bon manteniment tècnic dels vehicles als efectes de prevenció de la seguretat viària

Perquè el sistema català de seguretat viària continuï gaudint d'una posició de referència i mantingui el cicle de resultats favorables, cal dotar el Servei Català de Trànsit d'instruments i procediments de gestió orientats a l'excel·lència. D'altra banda, una millora en l'autonomia de gestió i execució passaria per millorar el marc legal i l'actual marc de competències en matèria de seguretat viària i per posar en marxa, sobre una nova base legal, una autoritat de trànsit a imatge de les autoritats capdavanteres a escala internacional.

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu



Gestionar les competències a Catalunya en matèria de seguretat

D'acord amb la Llei orgànica 6/1997, de 15 de desembre, van quedar excloses de transferència a Catalunya les facultats d'execució de la legislació de l'Estat en les matèries següents:

- a) Expedició, revisió i bescanvi dels permisos i llicències de conducció** de vehicles de motor i ciclomotors, com també la seva anul·lació, intervenció i suspensió derivada d'expedients sancionadors.
- b) Verificació de les proves reglamentàries per a l'obtenció dels permisos de conducció.**
- c) Matriculació i expedició dels permisos o llicències de circulació** com també l'anul·lació, intervenció i revocació d'aquests permisos i l'autorització de transferències, duplicats, baixes de vehicles i expedició de permisos temporals.

No obstant això, hi ha marge per promoure reformes dins del que preveu la llei. En aquest sentit, des del Servei Català de Trànsit es fomentarà la millora del marc legal assessorant en la revisió del marc normatiu de seguretat viària urbana (per exemple, ordenances municipals de circulació) per tal d'homogeneïtzar-lo amb el conjunt del marc legislatiu de la seguretat viària. Dins del marc de la responsabilitat compartida col·laborarem amb l'Administració de l'Estat per gestionar com més bé millor les seves competències actuals.



Dotar-se d'uns estàndards en matèria de seguretat que permetin enfocar l'actuació del Servei Català de Trànsit a resultats mesurables

El Servei Català de Trànsit té vocació de ser una entitat líder en matèria de seguretat viària. En aquest sentit, és conscient que tenir una orientació vers l'excel·lència en la gestió té un impacte directe en els resultats sobre l'accidentalitat i els seus efectes. Per això, el Servei Català de Trànsit té com a objectiu treballar en una dinàmica de millora contínua dels procediments de gestió i adaptar-los als estàndards i millors pràctiques internacionals. En aquesta línia, en els darrers anys s'han introduït millores de gestió com ara l'avaluació dels plans de seguretat triennals. El proper repte en la millora de la gestió és adaptar els procediments del Servei a la normativa ISO 39001.



Aplicació de les millors pràctiques internacionals en matèria de trànsit i seguretat viària

En el període 2014-2020 el Servei Català de Trànsit vol augmentar la seva participació i col·laboració amb organismes internacionals i autoritats del trànsit. Aquesta experiència ha d'afavorir la identificació d'actuacions efectives de seguretat viària aplicades amb èxit a altres països. En aquesta línia, la posada en marxa de l'Observatori de la Seguretat Viària ha de permetre millorar el coneixement sobre bones pràctiques internacionals i adaptables a l'entorn de la mobilitat a Catalunya.



Orientació a la qualitat del servei i la satisfacció de l'usuari amb accions que anticipin situacions de risc d'accidentalitat

Contribuir a generar un entorn de mobilitat segura ha de ser compatible amb la prestació d'un servei de qualitat. Per aconseguir-ho cal recolzar-se en instruments i tecnologies que permetin millorar la gestió de la demanda i influir en les decisions dels usuaris mitjançant la comunicació i difusió d'informació sobre l'estat del trànsit i les situacions que augmenten el risc d'accident a les vies.

4.1 Millora contínua del marc legal de seguretat viària

El marc legal de seguretat viària ha de preveure tant la regulació de les actuacions orientades a millorar el trànsit i reduir l'accidentalitat com l'establiment del model de distribució de competències i rols més òptim per maximitzar l'eficàcia de les polítiques en seguretat viària. En aquest sentit, l'articulació d'una autoritat catalana de seguretat viària construïda sobre la base d'un nou marc legal alineat amb les directrius europees i amb el marc normatiu dels països capdavanters en aquesta matèria ha d'esdevenir un instrument amb capacitat per impulsar polítiques de seguretat viària que permetin fer avenços importants en la reducció de l'accidentalitat a Catalunya.

4.1.1 Millorar el marc legal de seguretat viària

D'acord amb la Llei orgànica 6/1997, de 15 de desembre, de transferència de competències en matèria de trànsit, l'Estat atorga a Catalunya competències executives de la legislació de l'Estat, però no preveu la capacitat legisladora en aquest àmbit.

No obstant això, sí que hi ha marge per promoure reformes dins del que estableix la Llei. En aquest sentit, des del Servei Català de Trànsit es fomentarà la millora del marc legal assessorant en la revisió del marc normatiu de seguretat viària urbana (per exemple, ordenances municipals de circulació), per tal d'homogeneïtzar-lo amb el conjunt del marc legislatiu de la seguretat viària.

4.1.2 Gestionar les competències de seguretat viària a Catalunya

Aquest projecte preveu **el lideratge del Servei Català de Trànsit** 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 fonamentalment a través dels grups de treball, incidirem en les competències en seguretat viària i les perfeccio-

narem, per tal d'arribar a l'objectiu genèric previst per a l'any 2020.

4.1.3 Elaboració d'un pla de seguretat viària sobre la base d'un nou marc de responsabilitat compartida

La revisió del marc normatiu de seguretat viària ha de dotar la Generalitat de Catalunya i el Servei Català de Trànsit d'una **capacitat executiva més gran en matèria de trànsit i seguretat viària**. Aquest nou marc legal ha de constituir el fonament d'una estratègia de seguretat viària amb visió transversal i un abast més ampli que els actuals plans de seguretat viària triennals, alineada amb les directives europees i amb els objectius i línies de treball dels països referents en seguretat viària.

4.1.4 Creació i posada en marxa de l'Autoritat del Trànsit per implantar l'estratègia de seguretat viària a Catalunya

Perquè la Generalitat de Catalunya disposi de les eines necessàries per poder desplegar íntegrament una estratègia de seguretat viària pròpia, caldria **articular una Autoritat Catalana de Trànsit** a imatge de les autoritats referents en l'àmbit internacional en seguretat viària.

Assolir-ho implica ampliar el marc de competències existent i definir un full de ruta per a la posada en marxa del nou organisme que tingui en compte la implantació de totes les dimensions requerides en un projecte d'aquestes característiques: model de govern i model de finançament, vessant tecnològic, definició de procediments i operacions, estratègia de comunicació, etc.

4.2 Implantació de mecanismes orientats a assolir l'excel·lència en la gestió

Per obtenir uns bons resultats en matèria de seguretat viària no n'hi ha prou a definir polítiques públiques efectives o comptar amb una infraestructura segura. En aquest sentit, cal que el sistema de seguretat viària de Catalunya estigui suportat en un **model de gestió orientat a l'excel·lència** que incorpori les millors pràctiques en els processos clau del sistema: definició del marc estratègic i del pla operatiu, coordinació entre organismes, sistemes de comunicació i informació als usuaris, optimització del procediment sancionador, etc.

4.2.1 Implantar sistemes de gestió de la seguretat viària d'acord amb la normativa ISO 39001

Identificar els *gaps* actuals que tenen els sistemes de gestió del Servei Català de Trànsit respecte als requisits que s'estableixen a la ISO 39001 i elaborar un **full de ruta per a l'adaptació del sistema de gestió a la norma** esmentada i la certificació posterior pels organismes establerts. Per dur a terme aquest projecte caldrà identificar els rols i responsabilitats dels membres de l'equip que liderin el projecte en relació amb les tasques de gestió, planificació, execució i avaluació dels resultats de l'aplicació de la norma, i preveure una assignació pressupostària a aquest efecte.

4.2.2 Establir objectius de seguretat viària en els plans d'actuació de cada administració pública i de la resta d'institucions implicades en la mobilitat i la seguretat viària, en el marc del Pla estratègic 2014-2020, i fer el seguiment dels compromisos

En línia amb els objectius del pla estratègic que preveuen la millora de la coordinació amb la resta d'agents que realitzen actuacions de foment de la seguretat viària, el Servei Català de Trànsit promourà la **incorporació d'objectius quantificables en els**

seus plans d'acció i assessorarà a aquests agents en aquest sentit. Per tal d'assegurar l'execució efectiva dels objectius esmentats, es promourà que s'inclouguin en un pla aprovat pel Govern.

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 la prevenció de l'accidentalitat treballin sota un marc estratègic comú.

Més enllà de promoure l'establiment d'objectius, el Servei Català de Trànsit exercirà funcions de seguiment de l'estat d'avançament dels objectius estratègics mitjançant l'establiment d'un sistema d'indicadors homogeni.

4.2.3 Realització de plans de seguretat viària amb indicadors objectius i de qualitat per a la presa de decisions de seguretat viària

Des del 1999, Catalunya ha realitzat cinc plans triennals de seguretat viària. Aquests plans estableixen les línies de treball que han de contribuir a assolir els objectius estratègics del Servei Català de Trànsit a mitjà termini, com també el programa anual d'activitats per a tot el període.

L'elaboració dels plans de seguretat viària s'ha mostrat com una eina efectiva a l'hora d'establir i limitar el camp d'actuació del Servei Català de Trànsit i dels agents col·laboradors en la millora del trànsit i la seguretat. Si bé aquests plans ja preveuen la definició d'indicadors vinculats a cada acció, en el període 2014-2016 es pot aprofitar l'oportunitat que brinda la creació prevista de l'Observatori de la Seguretat Viària per **construir un sistema d'indicadors robust i avaluable**, que permeti al Servei Català de Trànsit obtenir informació de valor sobre el funcionament de les polítiques públiques i orientar envers la presa de decisions i la millora contínua de la gestió.

4.2.4 Informació als usuaris sobre l'estat del trànsit

Aquest projecte té per objectiu **millorar la qualitat del servei** prestat pel Servei Català de Trànsit als usuaris, com també reduir la probabilitat d'accidents gràcies a una millor informació de l'usuari i una millor distribució de la demanda.

El desenvolupament d'un sistema de dades sobre l'estat del trànsit que doni **cobertura a tot el territori català** comporta impulsar la coordinació de les diferents administracions per homogeneïtzar l'intercanvi d'informació i col·laborar amb els agents privats que distribueixen aquesta informació als usuaris.

Quant a la gestió de la comunicació, cal preveure tant procediments de difusió d'informació a temps real (comunicació directa de dades al públic, intercanvi de dades amb proveïdors privats) com la informació prèvia de les previsions de trànsit, cercant la disminució de la insatisfacció dels usuaris afectats i l'orientació a la demanda.

Pel que fa als continguts de la informació que s'ha de difondre, cal tenir en compte el concepte d'**informació mínima universal**, que fa referència a aquell nivell d'informació mínim al qual el ciutadà, com a usuari de la via, té dret a accedir. Un altre element innovador que s'ha de tenir en compte és la incorporació de la **informació multimodal**, que ofereix als usuaris informació sobre les alternatives d'intercanvi intramodal i intermodal, preveient també el canvi de modalitat de transport vehicle privat-modalitat pública durant el trajecte.

4.2.5 Optimitzar el procediment sancionador en matèria de trànsit i millorar-ne l'eficiència

Aquest projecte s'emmarca en la línia de l'optimització i la millora constant de l'activitat i la satisfacció de les parts interessades en el procediment sancionador (ISO 9001:2008). **Optimitzar l'eficiència del procediment sancionador** requereix aplicar millores en procediments com la notificació d'inici

de l'expedient, l'agilitació de l'execució del procés i la millora de la qualitat. Algunes de les fites i actuacions necessàries sota aquest projecte serien:

- **Millora de la gestió en el procediment sancionador** assolint objectius quantificables com per exemple:
 - Increment del nombre de notificacions lliurades, per tal d'assegurar el coneixement per part de les persones interessades de la informació pertinent.
 - Reducció del temps transcorregut entre la comissió de la infracció i la recepció de la notificació.
 - Reducció del nombre d'al·legacions, recursos i altres reclamacions.
- **Impuls d'actuacions d'intercanvi d'informació** i col·laboració entre els països membres de la UE en benefici de la seguretat viària i de lluita contra la impunitat d'alguns conductors.
- **Millora constant de la qualitat** amb la renovació periòdica de la certificació ISO 9001:2008 en l'àmbit del procediment sancionador de trànsit i estudi de l'ampliació del seu abast.

4.3 Promoció d'un parc de vehicles segur

L'antiguitat mitjana del nostre parc de vehicles és de gairebé 11 anys, per la qual cosa es requereix un manteniment adequat d'aquests vehicles. Amb tot, s'ha detectat que, motivat per la crisi econòmica, al voltant d'un 18% dels vehicles que han de passar la ITV no ho han fet, amb el consegüent increment del risc que això suposa. Per aquest motiu cal impulsar les inspeccions tècniques de vehicles amb campanyes de vigilància i informació.

4.3.1 Promocionar la demanda d'elements de seguretat activa i passiva incorporats als vehicles

En els darrers anys, els fabricants de vehicles han realitzat importants avenços en matèria de seguretat, ja que han incorporat nous dispositius com els avisadors acústics del cinturó de seguretat, sistemes de control de velocitat o els sistemes ADAS (Driver

Assistance Systems) que alerten de canvis de carril, detecten angles morts, etc. No obstant això, l'ús d'aquests sistemes no està generalitzat.

A més de continuar promovent la instal·lació d'aquests dispositius en els vehicles de sèrie, és fonamental que els conductors que disposen d'aquests sistemes els utilitzin, com també fomentar la seva demanda mitjançant:

- **Campanyes de comunicació i sensibilització** en coordinació amb altres agents (altres administracions, fabricants d'elements de seguretat passiva, etc.).
- **Generar incentius econòmics o fiscals** per afavorir la demanda d'aquests dispositius.

4.3.2 Realitzar campanyes per conscienciar els usuaris sobre la importància del bon manteniment tècnic dels vehicles als efectes de prevenció de la seguretat viària

D'acord amb les últimes mesures activades pel Servei Català de Trànsit en matèria de control del compliment de les inspeccions tècniques de vehicles, caldrà:

- Fer **campanyes informatives** sobre la importància del manteniment preventiu dels vehicles.
- **Millorar el monitoratge del compliment de la ITV** del parc de vehicles de Catalunya i el procés sancionador.
- Continuar **desplegant els sistemes de detecció d'incompliment de la ITV** amb sanció automàtica.
- **Analitzar la informació que proporcionen les ITV** i concentrar esforços en les principals problemàtiques detectades.

5

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



Línies estratègiques	Projectes tractors
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	5.1.1 Potenciació de l'educació per a la mobilitat segura i altres mesures de prevenció del risc de trànsit mitjançant la participació dels centres educatius
	5.1.2 Assegurar la formació en seguretat viària com a prevenció de riscos laborals in mission i in itinere
	5.1.3 Impuls d'un model de valors i competències d'educació per a la mobilitat segura
5.2 Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària	5.2.1 Realitzar campanyes de comunicació sobre factors de risc (velocitat, alcohol/drogues i sistemes de seguretat passiva) en paral·lel a les accions de vigilància i control
	5.2.2 Mantenir accions de sensibilització per generar una opinió favorable a la seguretat viària
	5.2.3 Desenvolupar una política de transparència en relació amb les polítiques de seguretat viària executades i els resultats aconseguits
5.3 Millora de les competències dels conductors	5.3.1 Impuls de les mesures per potenciar que els conductors tinguin les competències necessàries per conduir i circular amb seguretat
	5.3.2 Creació i desenvolupament de processos perquè les persones que presenten factors o conductes de risc no provoquin accidents de trànsit

En la mobilitat, la seguretat depèn de totes les persones que hi participen, dels valors col·lectius i individuals, de la manera de fer i comportar-se de cadascú, de les capacitats i competències dels usuaris, de la seva voluntat, etc. Tothom n'és responsable. Per això és tan important facilitar la sensibilització i l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital, desenvolupant un conjunt de línies estratègiques i projectes que involucrin tots els agents que hi col·laboren o hi poden col·laborar (centres educatius, autoescoles, empreses, associacions i administracions públiques, entre altres).

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu

➔ **Necessitat d'una coordinació més gran entre els actors implicats en l'educació i la formació viària**

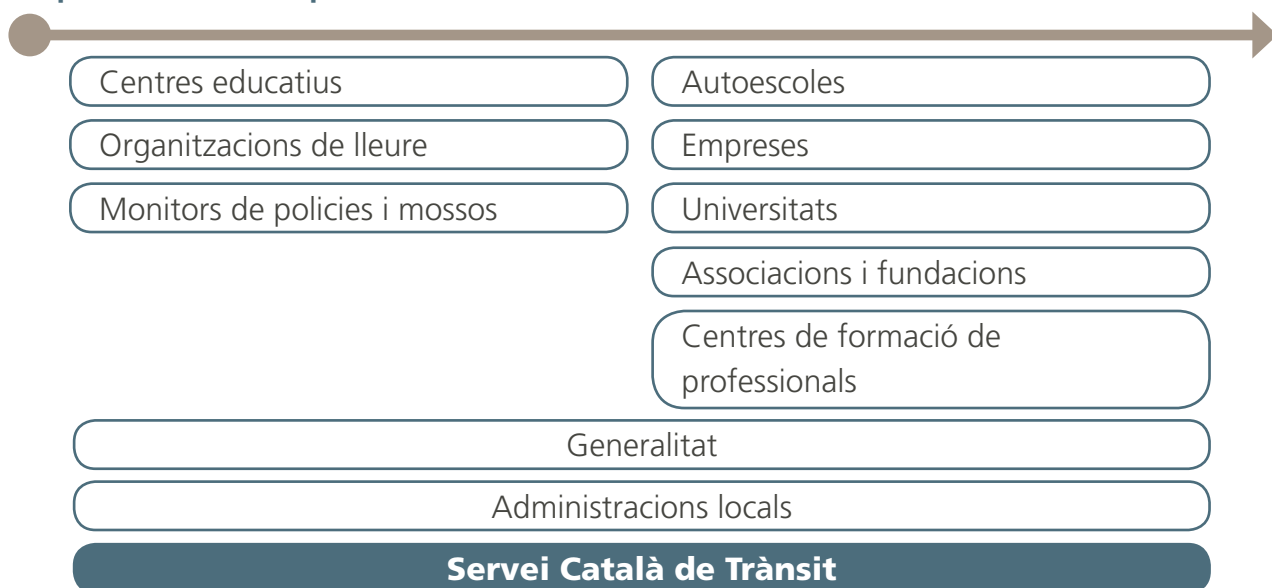
Són diverses les organitzacions que intervenen en la prevenció viària en diferents etapes de la vida dels ciutadans: els centres educatius i entitats de lleure —que realitzen activitats educatives i de sensibilització en aquesta matèria amb infants i adolescents—, les universitats, les autoescoles i empreses —que duen a terme accions de formació, sensibilització, informació i prevenció dirigides a adults—, com també altres ens, com les administracions locals, la mateixa Generalitat, fundacions i associacions, que s'adrecen a diferents grups de població, al llarg del cicle vital educatiu i, molt especialment, els monitors de les policies locals i els mossos d'esquadra, que han estat els grans impulsors de l'EMS.

El Servei Català de Trànsit té un paper rellevant en l'impuls d'aquestes accions, en determinats casos realitzant-les directament i en d'altres promovent que la resta d'agents les duguin a terme de manera coordinada i dins d'un marc d'aprenentatge estructurat.

Si bé en els darrers anys el Servei Català de Trànsit ha desenvolupat mesures orientades a millorar la coordinació entre els agents, hi ha marge de millora en aquest sentit. **En el marc del nou pla estratègic, s'ha de continuar impulsant la participació dels actors que poden col·laborar en l'educació i la formació.** El Servei Català de Trànsit ha de liderar la creació d'un coneixement compartit, la col·laboració en un projecte comú i la combinació de propostes per actuar de manera coordinada i aconseguir més bons resultats.



Mapa dels actors implicats en l'educació i la formació viàries





Oportunitat de millora en la priorització i la sistematització de la seguretat viària en centres educatius, autoescoles i empreses

L'educació per a la mobilitat segura ha de ser una responsabilitat compartida entre els diferents agents que poden tenir-hi més pes. Concretament, centres educatius, autoescoles i empreses són alguns dels agents que comparteixen responsabilitat en la prevenció i que, com que aglutinen la majoria dels usuaris de l'espai públic, tenen una gran capacitat per sensibilitzar-los i educar-los. No obstant això, s'observa que els agents esmentats desenvolupen accions de formació, educació i prevenció en seguretat viària d'una manera desigual, i que es poden identificar oportunitats de millora específiques per a cadascun d'ells:

- **Centres educatius:** hi ha nombroses intervencions de múltiples agents que col·laboren a primària i secundària. Es requereix que es faci un treball coordinat per garantir **que l'educació per a la mobilitat segura es realitzi de manera estructurada i sistemàtica als centres educatius.**
- **Autoescoles:** l'alumnat té com a objectiu superar les proves de coneixements, aptituds i comportaments necessaris per obtenir el permís de conduir. Es fan necessàries estratègies que facilitin **que les autoescoles augmentin la dedicació a fomentar actituds i valors de seguretat viària**, sens perjudici que mantinguin la dedicació actual a la preparació per a proves de coneixements i aptituds.
- **Empreses:** els desplaçaments relacionats amb la feina generen risc d'accident de trànsit, sigui *in mission* o *in itinere*. Cal fomentar el desenvolupament de programes formatius sobre mobilitat segura dins dels plans de prevenció de riscos laborals de les empreses.

En aquest sentit, el Servei Català de Trànsit ha de treballar per propiciar que aquests entorns i agents assumeixin un paper més actiu en el foment de la prevenció i la mobilitat segura. Per assolir aquest repte caldrà que el Servei Català de Trànsit sensibilitzi els agents, els acompanyi i els assessori en el disseny i execució de les activitats i faci una difusió millor dels recursos i metodologies de l'educació per a la mobilitat segura, posant-los a l'abast dels responsables de la formació.



Les competències de l'educació per a la mobilitat segura han de ser el marc de les intervencions relacionades amb el món del trànsit

Al llarg dels anys 2012 i 2013, el Servei Català de Trànsit i un ampli grup de col·laboradors han treballat conjuntament per definir l'educació per a la mobilitat segura, i han establert els valors que l'orienten i les competències que s'han de desenvolupar al llarg del cicle vital.

D'una banda, aquest nou marc s'haurà de difondre i generalitzar a totes les actuacions educatives que es facin, tant les pròpies del Servei Català de Trànsit com les dels altres agents de l'EMS.

D'altra banda, a Catalunya es porten a terme multitud d'activitats relacionades amb el trànsit: congressos i jornades, campanyes de publicitat, activitats formatives, actuacions per a la promoció de la mobilitat accessible i sostenible, etc. El pes que té la seguretat viària en aquestes actuacions continua sent limitat. Totes les intervencions relacionades amb el món del trànsit són valuoses, ja que poden ser entorns d'aprenentatge de la seguretat viària per als diferents usuaris de la via. Per això, cal treballar perquè els valors i competències de l'educació per a la mobilitat segura es tinguin en compte en totes les intervencions.



Promoció de bones pràctiques en la comunicació de la seguretat viària

El tracte inadequat en la comunicació sobre continguts de seguretat viària que puguin fer determinats agents amb una capacitat de difusió significativa té un impacte negatiu en la sensibilització dels usuaris de la mobilitat. Per això, des del Servei Català de Trànsit cal prevenir aquest risc i impulsar accions d'informació i sensibilització que promoguin el tractament correcte dels continguts de seguretat viària per part d'aquests agents.



El canal Internet suposa una oportunitat per a la difusió de la seguretat viària

Internet i la millora de les competències digitals de la població obren noves possibilitats en l'àmbit de la comunicació i la difusió dels valors de la mobilitat segura.

El nombre de persones amb accés a aquesta tecnologia ha crescut amb força al nostre país en els darrers anys. D'acord amb les dades de l'IDESCAT (2011), el percentatge de la població adulta que utilitza Internet amb una certa freqüència a Catalunya és superior al 70%, i l'índex de penetració entre els joves, els anomenats "nadius digitals", és proper al 100%.

Les noves eines digitals tenen la capacitat de fer arribar missatges a determinats col·lectius als quals és difícil accedir a través dels mitjans tradicionals.

D'altra banda, també cal estar alerta davant el risc que a través de la xarxa es difonguin continguts amb un tracte desfavorable de la seguretat viària.



Necessitat d'adaptar la formació dels conductors a les seves característiques i necessitats

La seguretat viària requereix la màxima qualitat dels processos que regulen el dret a la conducció, siguin proves psicofísiques, exàmens o la mateixa formació dels conductors. Aquests processos es donen en l'obtenció del permís de conduir, en les renovacions i en la reeducació de conductors que han comès infraccions i delictes de trànsit.

El Servei Català de Trànsit ha de promoure la millora de la qualitat d'aquests processos, tant d'aquells dels quals és responsable directe com dels altres, ja que afecten la seguretat de les persones.

En aquest sentit, ha de tenir obertes diferents línies de treball:

- **Col·laboració amb les administracions** per vetllar per la qualitat dels processos.
- **Avaluació dels resultats** de les intervencions i introducció de mesures per millorar-les, si s'escau.
- Disseny de mesures perquè les **estratègies i programes formatius s'adaptin a les característiques i necessitats dels conductors.**
- **Sensibilització i formació** dels agents que intervenen en processos de capacitació i formació de conductors.

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

En el marc d'aquesta línia estratègica s'impulsarà la implicació de diferents agents (centres educatius, empreses, associacions, etc.) en la difusió dels valors de la mobilitat segura a la ciutadania. Des del Servei Català de Trànsit es donarà suport i eines als professionals que, des dels diferents àmbits, realitzaran accions formatives amb l'objectiu de promoure un currículum formatiu integral que acompanyi els usuaris en la seva trajectòria i respongui a les necessitats de cada etapa.

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

La difusió i impartició de continguts sobre mobilitat segura integrats en els currículums escolars és un instrument en què cal posar l'accent per tal de **promoure un canvi cultural en la percepció de la importància de la seguretat viària** i aprofundir en la idea que la responsabilitat sobre la seguretat viària és una qüestió que implica tots els actors, inclosos els ciutadans.

Per tal d'aprofundir en la implicació dels centres escolars en la formació en seguretat viària, des d'aquest projecte s'impulsarà:

- Formalització de la col·laboració entre els departaments d'Ensenyament i d'Interior per optimitzar la introducció de l'EMS. Ampliació de formació a secundària amb motocicletes.
- Assessorament als centres en la integració de l'educació viària en el currículum escolar.
- Formació als professionals dels centres educatius encarregats d'impartir els continguts en educació viària.
- Desenvolupament d'un centre virtual d'educació per a la mobilitat segura al qual puguin accedir els professionals.

5.1.2 Assegurar la formació en seguretat viària com a prevenció de riscos laborals *in mision i in itinere*

D'acord amb les darreres dades disponibles, **més del 30% de les víctimes d'accidents de trànsit es produeixen en desplaçaments per motius laborals**. Per incidir en aquest àmbit, el Pla estratègic actual recull diverses mesures que involucren les empreses i els traslladen part de la responsabilitat de vetllar per la seguretat viària. Una d'aquestes és el projecte que preveu la realització de plans de mobilitat a les empreses dins de les mesures de prevenció de riscos laborals.

Entroncant amb aquest projecte, en l'àmbit de l'educació es preveu que aquests plans de mobilitat incloguin la realització d'accions formatives en seguretat viària laboral.

Des del Servei Català de Trànsit **s'impulsarà la realització d'aquestes accions formatives i es farà un seguiment** del seu compliment, alhora que s'assessorarà les empreses en la impartició dels cursos i es proporcionarà material de suport.

5.1.3 Impuls d'un model de valors i competències d'educació per a la mobilitat segura

L'any 2013, a partir d'un procés de participació, s'ha elaborat un **model d'educació per a la mobilitat segura centrat en la persona**. Aquest model estableix uns valors fonamentals de l'EMS i unes competències que cobreixen tot el cicle vital. El Servei Català de Trànsit, amb la participació de les persones i entitats que hi col·laboren, farà el desplegament i la consolidació d'aquest model, a través de publicacions específiques i difusió. Així mateix s'elaboraran i s'adaptaran programes i materials emmarcats en aquesta nova línia de treball. A més, caldrà establir mesures de suport a tots els agents que intervenen o poden col·laborar en l'educació per a la mobilitat segura, i facilitar-los suport divers com ara recursos, formació i trobades de sensibilització.

5.2 Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària

Les accions de comunicació constitueixen un instrument fonamental per al Servei Català de Trànsit a l'hora d'assolir els objectius del Pla estratègic. En aquest sentit cal **recolzar-se en una estratègia de comunicació que potencii el resultat de les intervencions de seguretat viària**

i alhora sigui capaç de conscienciar els usuaris en aquesta matèria i dissuadir-los de l'adopció de conductes de risc.

5.2.1 Realitzar campanyes de comunicació sobre factors de risc (velocitat, alcohol/drogues i sistemes de seguretat passiva) en paral·lel a les accions de vigilància i control

En els darrers anys el Servei Català de Trànsit ha portat a terme un conjunt de campanyes divulgatives orientades a persuadir els usuaris sobre les conductes de risc i l'ús de sistemes de seguretat. En el marc de l'estratègia 2014-2020, l'objectiu del Servei Català de Trànsit és **continuar promovent accions de comunicació, complementàries a les actuacions de control**, amb capacitat per incidir en el comportament dels usuaris de la via.

5.2.2 Mantenir accions de sensibilització per generar una opinió favorable a la seguretat viària

Les campanyes de comunicació i divulgació són eines que complementen les intervencions de vigilància i tenen una alta potencialitat de persuasió.

El Servei Català de Trànsit vol seguir augmentant l'eficàcia de la seva estratègia de comunicació. Per aconseguir-ho, cal **continuar innovant i recolzar-se en una gran varietat de canals** (xarxes socials com Twitter i canal Youtube, campanyes publicitàries en mitjans *on line* i *off line* i altres accions divulgatives en mitjans) per maximitzar l'arribada a tots els col·lectius objectiu.

5.2.3 Desenvolupar una política de transparència en relació amb les polítiques de seguretat viària executades i els resultats aconseguits

Les polítiques de seguretat viària cal que vagin acompanyades d'accions de comunicació que ajudin a facilitar l'adopció i l'acceptació de les mesures per part dels usuaris de la via.

Aquestes accions han de ser clares respecte a la relació existent entre els objectius de les polítiques i les mesures executades. Per tal de conscienciar els usuaris sobre la necessitat de dur a terme polítiques de seguretat viària concretes, també és rellevant aclarir el benefici social derivat de la seva implantació.

Aquesta comunicació s'ha de fer sota un **model basat en la transparència**, en què l'usuari tingui accés en tot moment a la informació relativa a les polítiques impulsades a Catalunya en matèria de trànsit i a l'impacte d'aquestes polítiques en la seguretat viària.

5.3 Millora de les competències dels conductors

Per reduir els accidents s'han de millorar les competències viàries de tots els ciutadans i alhora s'ha de tenir molt en compte les que són específiques dels conductors. Per això el Servei Català de Trànsit ha de **promoure la qualitat dels processos relacionats amb l'obtenció del permís de conduir**.

En el marc d'aquesta línia estratègica també es preveu aprofundir en les mesures adreçades a la rehabilitació de col·lectius de conductors que presenten factors de risc.

5.3.1 Impuls de les mesures per potenciar que els conductors tinguin les competències necessàries per conduir amb seguretat

Des del Servei Català de Trànsit es promourà que els processos de formació per a l'obtenció del permís de conduir reforcin coneixements, procediments i actituds que afavoreixin comportaments segurs.

En aquest sentit, es duran a terme iniciatives que **potenciïn una formació de qualitat en mobilitat segura**, basada en el tractament dels factors de risc dels preconductors.

L'impuls de la formació requereix el **suport als professionals**. En aquesta línia s'afavorirà la creació d'un centre de recursos que posi a l'abast dels formadors viaris informació sobre continguts, mètodes i programacions, i que sistematitzi les activitats i la formació directament adreçada als formadors. Pel que fa a la formació de professors i directores d'escoles de conductors, s'incidirà especialment en els mètodes i estratègies per promoure actituds favorables a la seguretat.

5.3.2 Creació i desenvolupament de processos perquè les persones que presenten factors o conductes de risc no provoquin accidents de trànsit

En els darrers anys, s'han impulsat mesures orientades a reduir la probabilitat que les persones amb comportaments de risc, com ara els infractors de la normativa viària que reincideixen, causin accidents. Aquestes mesures s'han centrat en programes de formació i sensibilització en seguretat viària dirigits a aquests col·lectius. La qualitat, coherència i bon funcionament del sistema ha estat un dels factors clau del seu èxit.

En el marc del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 el Servei Català de Trànsit vol continuar avançant en aquesta línia de treball. Per això, es posarà el focus en el **seguiment i l'avaluació de l'impacte de les mesures educatives**. A més, s'haurà **d'aprofundir en l'estudi dels perfils dels conductors que presenten riscos** i dissenyar programes de prevenció de l'accidentalitat basats en aquests perfils. També es farà èmfasi en els processos, amb un seguiment del desenvolupament organitzatiu i pedagògic dels cursos de sensibilització i reeducació viària.

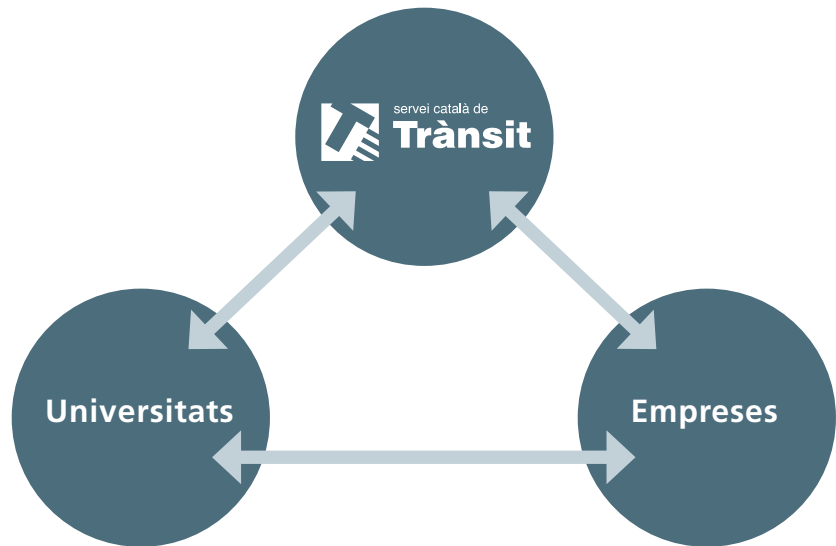


Línies estratègiques	Projectes tractors
6.1 Incorporació i promoció del coneixement extern	6.1.1 Creació d'especialitzacions acadèmiques
	6.1.2 Col·laboració continuada amb universitats i instituts científics
	6.1.3 Convocatòria de premis d'R+D+i en trànsit i seguretat viària
	6.1.4 Creació d'una Càtedra de seguretat viària
	6.1.5 Recerca amb la Càtedra d'educació i formació viària
6.2 Anàlisi i presa de decisions combinades entre negocis interdependents	6.2.1 Creació dels sistemes d'informació combinats (accidents, mobilitat, informació de sancions, etc.)
6.3 Promoció del sector privat i activació econòmica	6.3.1 Creació del HighWay Lab com a inici de set de dades per a investigadors. Continuació com a laboratori físic. Disseny i definició. Col·laboració amb el sector privat
6.4 Proactivitat en la realització d'actuacions de prevenció basades en modelització i prognosi	6.4.1 Destinació de recursos per desenvolupar coneixement basat en la modelització
6.5 Presència internacional, <i>lobbying</i> , pla de publicacions i <i>branding</i>	6.5.1 Desenvolupament de diverses accions orientades a promocionar les actuacions d'R+D+i impulsades pel Servei Català de Trànsit

En el marc d'aquesta línia estratègica, el Servei Català de Trànsit impulsarà la realització d'activitats de recerca i la incorporació del coneixement extern en la definició de les polítiques de mobilitat. Amb tot, la implantació de la tecnologia i dels nous coneixements en aquests camp s'ha de traduir en una millora contínua de la seguretat de la xarxa viària catalana i en una millora de la satisfacció de l'usuari.

● Raons i oportunitats que fonamenten l'objectiu

L'ecosistema d'actors que realitzen activitats de recerca i innovació en seguretat viària és molt divers i comprèn organitzacions de naturalesa ben diferent, com poden ser centres de recerca, universitats, empreses, etc. En aquest entorn, el Servei Català de Trànsit ha de tenir un paper central per dinamitzar la col·laboració i la generació de sinergies entre els diferents actors i impulsar la transferència de coneixement i la implantació dels nous descobriments de la recerca en el sistema de mobilitat català.



Oportunitat per augmentar la col·laboració amb institucions del món acadèmic amb diferents finalitats

Aprofitar encara més el coneixement que generen les universitats en matèria de seguretat viària ha de contribuir a millorar el sistema de mobilitat català a mitjà i llarg termini. Per això, cal aprofundir en el marc de col·laboració entre les universitats i el Servei Català de Trànsit, amb els objectius següents:

- Incorporar el coneixement del món acadèmic en els processos de presa de decisions sobre seguretat viària.
- Impulsar la recerca i la formació en seguretat viària a les universitats.

Impuls de l'R+D+i aplicada a la mobilitat en el sector privat

El sector privat, juntament amb les universitats, és un dels grans generadors de coneixement en l'àmbit de la seguretat viària.

En aquest sentit, el Servei Català de Trànsit pot contribuir al fet que les empreses trobin a Catalunya un entorn favorable per al desenvolupament d'activitats de recerca. Al seu torn, cal enfortir els llaços de col·laboració entre el Servei Català de Trànsit i les empreses a fi d'incorporar el coneixement del sector privat al sistema de mobilitat català.

Incorporació de les noves tecnologies al camp de la mobilitat per assolir una millor gestió de la informació disponible

Un dels reptes en la gestió de la informació de la mobilitat és millorar la integració i la interoperabilitat entre els diferents gestors de dades de la mobilitat, tant públics com privats. En aquest sentit, treballar en la línia de consolidar la informació disponible ha de permetre disposar d'eines més robustes en les quals recolzar-se a l'hora de prendre decisions sobre seguretat viària.

Augment de la presència en l'àmbit internacional mitjançant el lideratge d'iniciatives innovadores en mobilitat i seguretat viària

El Servei Català de Trànsit, com a entitat amb vocació de ser un referent global en l'àmbit de la mobilitat segura, té l'oportunitat de posar en valor les iniciatives que lideri i impulsi en el camp de la recerca i la innovació per augmentar el seu reconeixement i visibilitat en l'àmbit internacional.

6.1 Incorporació i promoció del coneixement extern

L'augment dels nivells de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya, el Servei Català de Trànsit i la comunitat científica i acadèmica ha de permetre crear **canals de transferència de coneixement** que han de donar **suport a la definició i execució de les polítiques públiques** de trànsit i seguretat viària que s'impulsen des del Servei Català de Trànsit i altres departaments de la Generalitat. En el nou marc estratègic, el Servei Català de Trànsit també ha d'intensificar el seu paper com a **dinamitzador i impulsor de l'activitat del món acadèmic** en l'àmbit de la recerca i la formació en seguretat viària. En aquest sentit, per generar entorns propicis a l'R+D+i en matèria de trànsit i seguretat viària és necessari fomentar la capacitació tècnica dels professionals que treballen en aquest camp. Actualment hi ha una oferta formativa molt limitada en aquest àmbit, fet que dificulta l'especialització dels futurs treballadors del sector del trànsit. Per això el Servei Català de Trànsit vol contribuir, a través d'aquesta línia estratègica, a fer que universitats i escoles tècniques amplii la seva oferta.

6.1.1 Creació d'especialitzacions acadèmiques

Aquest projecte preveu promoure que les escoles tècniques desenvolupin una **oferta d'especialitzacions relacionades amb el trànsit** (p. e. màsters, enginyeries, especialitzacions sobre titulacions vigents, etc.). La generació d'oferta en matèries relacionades amb el trànsit i la seguretat ha de contribuir a augmentar la professionalització dels entorns laborals centrats en aquests àmbits.

6.1.2 Col·laboració continuada amb universitats i instituts científics

Cal augmentar els graus de col·laboració i aprofitar les possibles sinergies entre els centres de coneixement i la resta d'agents que intervenen en l'execució de les actuacions de trànsit. En aquest sentit, es volen establir **mecanismes de col·laboració sistemàtics entre el Servei Català de Trànsit 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.

ment i la resta d'agents que intervenen en l'execució de les actuacions de trànsit. En aquest sentit, es volen establir **mecanismes de col·laboració sistemàtics entre el Servei Català de Trànsit 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.

6.1.3 Convocatòria de premis d'R+D+i en trànsit i seguretat viària

Per tal d'incentivar la realització de projectes d'R+D+i centrats en el trànsit i la seguretat viària, s'impulsarà la **creació d'un premi que reconegui les millors iniciatives** impulsades tant des d'institucions públiques com privades.

6.1.4 Creació d'una Càtedra de seguretat viària

La creació d'una càtedra que s'ocupi de temes relacionats amb el trànsit és un instrument que ha de permetre impulsar la innovació i la recerca en aquest àmbit, formalitzant acords de col·laboració entre la universitat, agents públics o privats relacionats amb la seguretat viària i el mateix Servei Català de Trànsit.

El desenvolupament de la càtedra ha de facilitar la comunicació entre la comunitat universitària i els organismes col·laboradors. El seu àmbit d'actuació se centraria en línies de treball diverses com la **formació, la difusió del coneixement, la recerca i la transferència de tecnologia**.

6.1.5 Recerca amb la Càtedra d'educació i formació viària

Des de l'any 2004, la Càtedra d'educació i formació viària de la UAB i l'SCT treballa en la recerca i el desenvolupament de programes educatius. Es continuarà impulsant la seva línia de recerca sobre el canvi d'actitud dels conductors respecte als principals factors de risc, buscant el coneixement, l'avaluació i el disseny de programes i recursos.

6.2 Anàlisi i presa de decisions combinades entre àmbits interdependents

Aquesta línia estratègica es basa en aprofitar l'oportunitat que brinden les noves tecnologies de la informació en la millora de la comunicació (entre els usuaris, agents i infraestructures que intervenen en la seguretat viària), per a la presa de decisions que millorin la prevenció del risc d'accident, com també la resposta en cas que aquest es produeixi.

6.2.1 Creació dels sistemes d'informació combinats (accidents, mobilitat, informació de sancions, etc.)

En el marc d'aquest projecte es vol construir un sistema d'informació que permeti encreuar diferent tipologia de dades i amb origen en totes les diferents fonts disponibles relacionades amb la seguretat viària. Actualment es disposa de diferents fonts de dades sobre mobilitat, com ara informació policial dels accidents i dades sanitàries amb relació a les persones accidentades que ingressen als hospitals. L'encreuament d'aquesta informació permet obtenir, per exemple, els indicadors relacionats amb els morts a 30 dies amb molta més exactitud. En aquesta línia caldria **aprofundir en la integració de dades sobre l'historial mèdic de les persones accidentades.**

També és important que la informació dels accidents es pugui relacionar amb informació sobre la mobilitat dels usuaris de les vies. La interrelació d'aquestes fonts d'informació permetrà obtenir tant indicadors d'exposició com informació de detall per poder abordar problemàtiques de seguretat viària concretes.

Igualment, l'SCT ha de disposar de bases de dades que donin informació de vehicles i de conductors per poder avaluar i estudiar les característiques del parc mòbil i dels conductors.

6.3 Promoció del sector privat i activació econòmica

El Servei Català de Trànsit té l'oportunitat d'endegar iniciatives innovadores que permetin **generar noves fonts ingressos** alhora que fomentin la recerca i el desenvolupament per part d'investigadors i també de la iniciativa privada.

6.3.1 Creació del HighWay Lab com a inici de set de dades per a investigadors. Continuació com a laboratori físic. Disseny i definició. Col·laboració amb el sector privat

El HighWay Lab és un laboratori situat en un tram de carretera, generalment amb una certa complexitat de trànsit, que serveix per a la **recollida de dades sobre el comportament dels conductors** (freqüències, velocitats, incidències, etc.) i per a la realització **d'experiments en un entorn real.**

El laboratori està equipat amb dispositius per a la captura d'informació del trànsit (sensors, càmeres, etc.) i, si bé en la fase experimental tindria la funció de registrar dades i difondre-les a investigadors, en una segona fase el tram es posaria a disposició d'investigadors per a la realització d'experiments, com per exemple l'assaig de noves tecnologies.

6.4 Proactivitat en la realització d'actuacions de prevenció basades en modelització i prognosi

Identificar els diferents perfils d'usuaris de les vies i els seus comportaments ha de permetre **dissenyar polítiques de seguretat viària de manera anticipada i més focalitzades a la tipologia d'usuari.**

La modelització i la posterior prognosi consisteixen a detectar els diferents perfils d'usuaris de les vies que, pels seus indicadors d'accidentalitat, presentin patrons comuns. La modelització del trànsit i dels accidents es pot realitzar amb diferents tècniques en funció de la disponibilitat de dades històriques i la seva qualitat. Això ha de permetre identificar els factors predominants en els grups trobats.

6.4.1 Destinació de recursos per desenvolupar coneixement basat en la modelització

En el període 2014-2020 el Servei Català de Trànsit ha de **destinar recursos a la creació d'una unitat dedicada a la generació i anàlisi de coneixement basat en la modelització del trànsit i d'accidents** que doni suport a la presa de decisions sobre actuacions preventives.

6.5 Presència internacional, *lobbying*, pla de publicacions i *branding*

El Servei Català de Trànsit ha de ser capaç de **posar en valor en fòrums d'àmbit internacional** els esforços que realitzi promovent la recerca i la innovació en la mobilitat i la seguretat viària durant el nou marc estratègic.

L'aposta per la innovació ha de permetre, doncs, que el sistema de mobilitat català guanyi reconeixement i imatge de marca en l'esfera internacional.

Per aconseguir-ho, a més de la participació en esdeveniments especialitzats, caldrà fer **difusió de les fites assolides en el camp de l'R+D+i** mitjançant polítiques de comunicació i elaborant un pla de publicacions de les iniciatives impulsades a Catalunya en aquest àmbit.

6.5.1 Desenvolupament de diverses accions orientades a promocionar les actuacions d'R+D+i impulsades pel Servei Català de Trànsit

En el marc d'aquesta línia de treball s'impulsaran projectes orientats a **millorar el posicionament del Servei Català de Trànsit en l'àmbit internacional** mitjançant la difusió de les mesures impulsades en matèria d'R+D+i.

4

Quadre de comandament

- 4.1 Marc teòric sobre el qual es defineix el quadre**
- 4.2 Introducció al quadre de comandament**

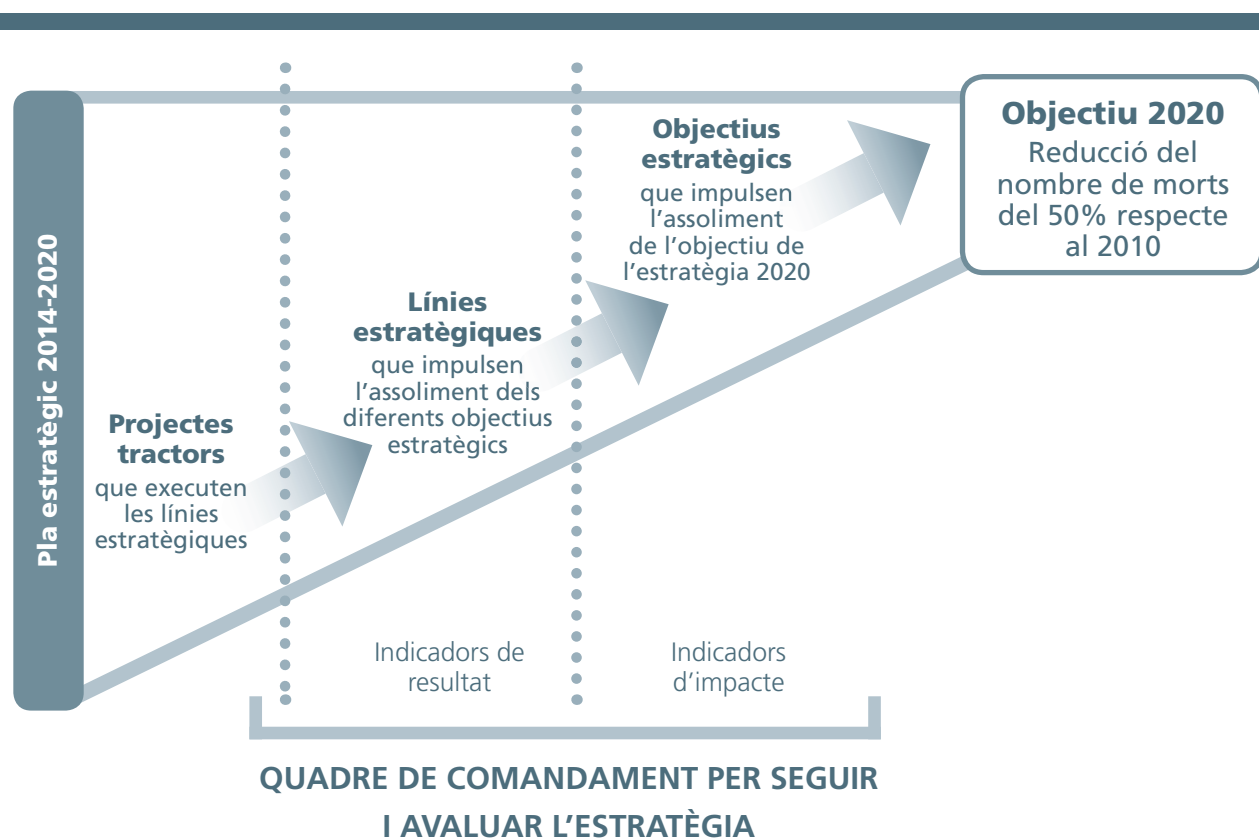
4 Quadre de comandament

4.1 Introducció al quadre de comandament

El quadre de comandament es compon d'un conjunt d'indicadors que han de permetre mesurar la implementació de l'estratègia des de diferents angles: la mateixa execució de les actuacions, el seu resultat a curt termini i l'impacte de l'estratègia en l'assoliment dels seus objectius.

El quadre de comandament és una **eina de gestió** en mans del Servei Català de Trànsit que ha de permetre fer un **seguiment de les iniciatives** impulsades en la implementació de l'estratègia 2014-2020 i donar **suport a la presa de decisions**.

El quadre de comandament es concreta en un sistema de diferents tipologies d'indicadors que recullen les **actuacions** realitzades en matèria de seguretat viària, el seu **resultat** a curt termini i, en última instància, com aquestes actuacions contribueixen **a assolir a llarg termini la visió del Servei Català de Trànsit: garantir que la mobilitat de les persones es faci amb la màxima seguretat i reduir el nombre, la gravetat i les conseqüències dels accidents treballant amb la màxima eficiència**.



Les pàgines següents recullen el sistema d'indicadors vinculat a cadascuna de les línies estratègiques del Pla estratègic 2014-2020.

4.2 Quadre de comandament del marc estratègic 2014-2020

A continuació es recullen els indicadors definits per al **seguiment de l'execució i dels resultats** del Pla estratègic 2014-2020. El quadre s'estructura en dos blocs:

- El primer conté **els indicadors estratègics**. Aquests indicadors registren el nivell d'assoliment de l'objectiu principal del Pla (reduir el nombre de morts respecte al 2010 un 50%) com també l'assoliment dels objectius específics definits en l'estratègia.
- Els **indicadors de resultat** es recullen en el segon bloc. Aquests indicadors registren el nivell d'assoliment de cadascun dels sis objectius estratègics del Pla.

4.2.1 Indicadors estratègics

Objectiu	Indicadors estratègics	Valors
Objectiu general	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del nombre de morts del 2020 respecte el 2010 	50%
Objectius específics	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció dels ferits greus amb seqüeles per a tota la vida 	40%
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del nombre d'infants morts 	60%
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció dels morts i ferits greus en motoristes 	20%
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció dels morts per atropellament 	30%
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del nombre de morts i ferits greus "in misio" i "in itinere" 	20%
	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció dels morts en gent gran 	10%
	<ul style="list-style-type: none"> • Promoure l'ús de bicicletes sense que augmenti l'accidentalitat 	

4.2.2 Indicadors de resultat (ordenats per objectiu estratègic)

Objectiu 1: protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc

Nivell estratègic	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
	<p>1.1 Reducció el consum d'alcohol, drogues i fàrmacs durant la conducció.</p> <p>1.2 Vigilància i control de la velocitat com a principal factor causal de lesivitat en els accidents i d'altres comportaments de risc</p> <p>1.3 Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat</p> <p>1.4 Millora contínua de l'atenció a les víctimes de trànsit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolució del % de positius d'alcohol en morts • Evolució del % de positius de drogues en morts • Evolució del % de positius de psicofàrmacs en morts • Evolució de la velocitat mitjana en carretera • Evolució de la velocitat mitjana en autovia • Evolució de la velocitat mitjana en autopista • Evolució del nombre d'infraccions per velocitat excessiva. • Evolució de la reducció del 20% del nombre d'infractors per velocitat excessiva • Evolució del nombre de vianants implicats en accidents (morts o ferits greus) • Evolució del nombre de ciclistes implicats en accidents (morts o ferits greus) • Evolució del nombre de motoristes implicats en accidents (morts o ferits greus) • Evolució del temps mitjà d'atenció d'emergència en accidents de trànsit • Satisfacció dels usuaris del SIAVT • Nre d'avisos realitzats amb e-call

Objectiu 2: impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)

Nivell estratègic	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
	2.1 Millora de la seguretat en els desplaçaments en zona urbana	<ul style="list-style-type: none">• Evolució de l'accidentalitat en zona urbana
	2.2 Integració de la seguretat viària en la planificació de l'ús del sòl i de la mobilitat	<ul style="list-style-type: none">• Evolució de l'accidentalitat en els trams sobre els què s'han realitzat actuacions preventives
	2.3 Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	<ul style="list-style-type: none">• Nre d'usuaris del sistema d'informació de mobilitat i trànsit• Nre de consultes al sistema d'informació de mobilitat i trànsit
	2.4 Promoció d'un canvi en el transport modal cap a modalitats més sostenibles i segures (cotxe elèctric, transport públic)	<ul style="list-style-type: none">• Evolució del % de desplaçaments que es realitzen utilitzant transport privat• Evolució del % de desplaçaments que es realitzen utilitzant transport públic

Objectiu 3: involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura

	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
Nivell estratègic	3.1 Reorientació de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i de la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat viària	<ul style="list-style-type: none">• Modificació de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat viària
	3.2 Foment d'acords amb altres organitzacions (associacions) per desenvolupar accions conjuntes que millorin la seguretat viària	<ul style="list-style-type: none">• Evolució del suport i col·laboració amb les associacions
	3.3 Impuls de la responsabilitat viària en l'empresa	<ul style="list-style-type: none">• Nre d'assistents a les activitats de comunicació / formació promogudes per associacions
	3.4 Promoció d'una presència activa del Servei Català de Trànsit en l'àmbit internacional	<ul style="list-style-type: none">• Nre total de treballadors de les empreses que han desenvolupat plans de seguretat viària empresarials• Evolució de l'accidentalitat en mobilitat obligada• Evolució de la participació del Servei Català de Trànsit en organismes internacionals

Objectiu 4: disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats

Nivell estratègic	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
	4.1 Millora contínua del marc legal de seguretat viària	<ul style="list-style-type: none"> • Evolució de l'agenda per maximitzar l'eficiència de les polítiques en seguretat viària
	4.2 Implantació de mecanismes orientats a assolir l'excel·lència en la gestió	<ul style="list-style-type: none"> • Obtenció de la certificació ISO39001 • Evolució del temps mitjà entre que es produeix la infracció i s'envia la notificació • Evolució del temps mitjà entre que es produeix la infracció i es rep el pagament de la sanció
	4.3 Promoció d'un parc de vehicles segur	<ul style="list-style-type: none"> • Evolució de la utilització d'elements de seguretat passiva i activa • Evolució del promig de vehicles sense la ITV vigent

Objectiu 5: facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital

Nivell estratègic	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
	5.1 Desplegament i promoció d'un currículum de mobilitat segura que acompanyi les persones en la seva trajectòria com a usuaris de les vies	<ul style="list-style-type: none"> • Nre d'alumnes que han rebut formació de seguretat viària a les escoles • Nre de treballadors que han rebut formació sobre seguretat viària a les empreses
	5.2 Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària	<ul style="list-style-type: none"> • Ciutadans amb un "alt nivell de record" sobre les campanyes de seguretat viària
	5.3 Millora de les competències dels conductors	<ul style="list-style-type: none"> • Conductors formats en autoescoles amb segell de qualitat o d'excel·lència • % de conductors que no superen les proves psicofísiques • Conductors amb comportaments de risc que passen per sistemes de recuperació de punts/ vies penals alternatives/ rehabilitació

Objectiu 6: R+D+i en la seguretat viària

Nivell estratègic	Línies estratègiques	Indicadors de resultat
	6.1 Incorporació i promoció del coneixement extern	<ul style="list-style-type: none">Nre d'alumnes que cursen especialitzacions acadèmiques relacionades amb el trànsit
	6.2 Anàlisi i presa de decisions combinades entre negocis interdependents	<ul style="list-style-type: none">Projectes participants en els premis R+D+i
	6.3 Promoció del sector privat i activació econòmica	<ul style="list-style-type: none">Alumnes formats en el marc de la Càtedra de trànsit i seguretat viària
	6.4 Proactivitat en la realització d'actuacions de prevenció basades en modelització i prognosi	<ul style="list-style-type: none">Evolució del sistema d'informació que permeti crear diferents tipologies de dades de seguretat viària
6.5 Presència Internacional, <i>Lobbying</i> , Pla de Publicacions i <i>Branding</i>	<ul style="list-style-type: none">Investigadors als quals s'ha fet difusió de la recerca efectuada en el Highway LabIngressos obtinguts per la cessió del Highway Lab a investigadors privatsActuacions preventives basades en els resultats de la modelització i prognosiEvolució dels projectes orientats a millorar el posicionament del Servei Català de Trànsit en l'àmbit internacional	

5

Model de govern i de gestió

5.1 Model de govern i de gestió

5.2 Estratègia de comunicació

5. Model de govern i de gestió

5.1 Model de govern i de gestió

Els mecanismes de govern i gestió de l'estratègia 2014-2020 integren i promouen la participació de tots els agents relacionats amb la mobilitat a Catalunya. Mitjançant diferents òrgans dependents del Servei Català de Trànsit, s'impulsaran les funcions de planificació, execució, seguiment i comunicació orientades a assolir els objectius del Pla estratègic.

Assolir l'any 2020 l'objectiu de reduir un 50% el nombre de morts respecte al 2010 requereix dotar-se d'un model de govern que **integri tots els agents que tenen relació amb la seguretat viària a Catalunya** i que incorpori els instruments de gestió i coordinació més òptims per impulsar l'execució de l'estratègia.

En aquest sentit, si bé el **Servei Català de Trànsit serà qui assumeixi el rol de líder d'aquest procés**, el model de govern es defineix sota la premissa que **la responsabilitat de la mobilitat segura és compartida entre tots els agents que participin o puguin participar en el sistema.**

Actors que participen en el model de govern



Departaments de la Generalitat

Tots els departaments que participen en seguretat viària

Altres administracions

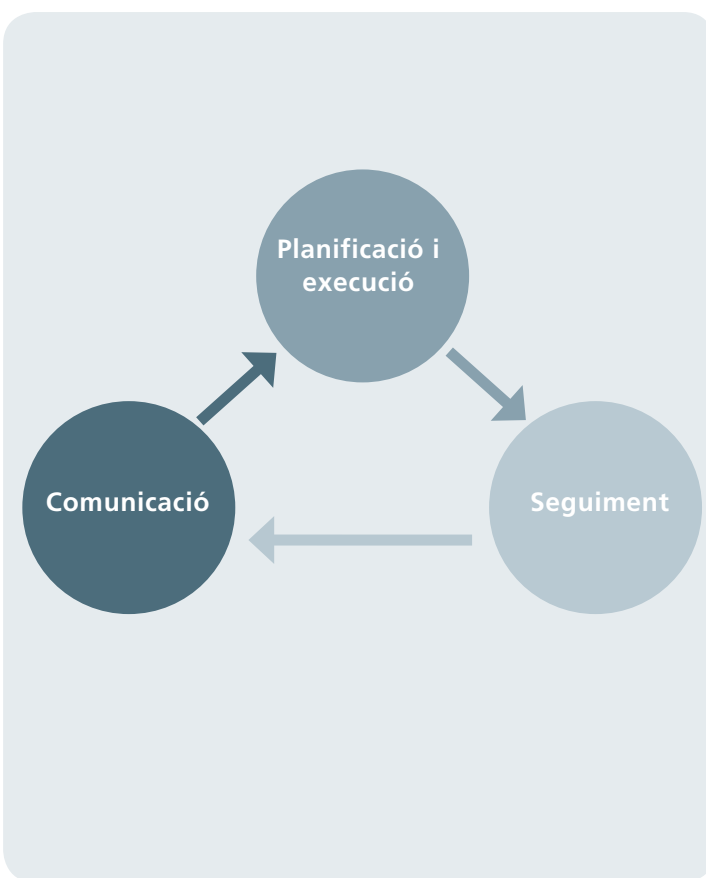
Municipis • Diputacions • Consells comarcals • Administració General de l'Estat

Altres agents públics i agents privats

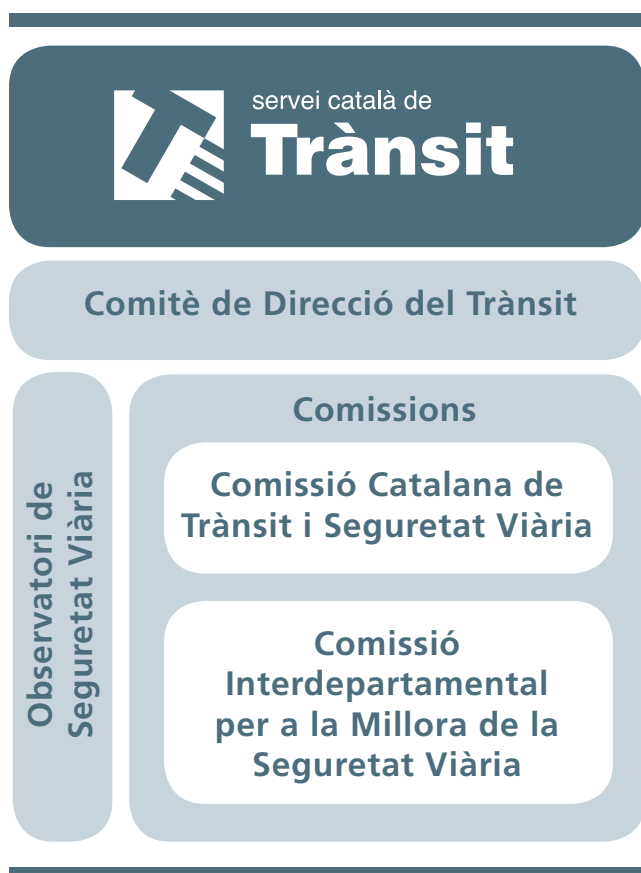
Universitats • Centres de recerca
Associacions • Centres educatius
Autoescoles • Empreses privades etc.

Ciutadania

Funcions del model de govern



Òrgans de govern de l'estratègia 2014-2020



El model de govern preveu que **tots els agents participin en la definició i la planificació de l'estratègia**, com també en la seva execució, sota el lideratge del Servei Català de Trànsit. Per fer-ho possible, els **processos de govern s'articulen a través de diferents òrgans** que donen suport a la implementació de l'estratègia i canalitzen la participació dels diversos agents.

Servei Català de Trànsit

És l'òrgan que té la màxima responsabilitat en l'execució del Pla estratègic 2014-2020. El Servei Català de Trànsit articularà la implantació de l'estratègia mitjançant els successius plans de seguretat viària i n'impulsarà l'acompliment coordinant i involucrant la resta d'agents responsables de la seguretat viària.

Funcions

- Impulsar l'execució de l'estratègia 2014-2020.
- Aprovar els plans de seguretat viària en el període 2014-2020.
- Coordinar les polítiques de seguretat viària que s'implementin des dels diferents departaments de la Generalitat i també des de la resta d'administracions.
- Fer el seguiment de l'execució del Pla i establir mesures en cas d'incompliment.
- Promoure el reconeixement del sistema de seguretat viària català mitjançant la participació en organismes d'àmbit internacional.

Comitè de Direcció del Trànsit

El Comitè és l'òrgan que té la responsabilitat en l'execució del Pla de seguretat viària. Està format pel director del Servei Català de Trànsit i pel director general de la Policia, a més de representants d'ambdues organitzacions. Al Comitè hi podrà participar personal extern amb coneixement especialitzat en l'àmbit de la mobilitat segura.

Funcions

- Execució dels plans de seguretat viària.
- Seguiment del compliment de l'estratègia de seguretat viària per al període 2014-2020.
- Definició de noves actuacions en matèria de seguretat viària.
- Presa de decisions sobre les propostes realitzades pels altres òrgans de govern.
- Coordinació de l'execució de l'estratègia amb la resta d'òrgans de govern i agents implicats.
- Foment de la comunicació de les polítiques executades i dels seus resultats.

Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària

És l'òrgan de participació i consultiu de la política de seguretat viària a Catalunya. Adscrit al Servei Català de Trànsit, està format per representants del mateix Departament d'Interior i del Servei Català de Trànsit. A la Comissió també hi participen representants de les principals entitats de l'àmbit de la seguretat viària i també els membres de la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària.

Està previst incorporar coneixement extern a les comissions a través de consultors de la Comissió de reconegut prestigi en l'àmbit de la seguretat viària.

De la Comissió en dependran els grups de treball que desenvolupen la recerca i definició d'actuacions en assumptes que responen a problemàtiques específiques de la seguretat viària a Catalunya.

Funcions

Si bé les funcions de la Comissió no seran objecte de cap canvi substancial respecte a les que exercia fins ara, es fa necessari reorientar el seu funcionament per tal de fer-lo més dinàmic i facilitar que assumeixi més protagonisme en la gestió de l'estratègia 2014-2020.

- Actuar com a òrgan de participació i consultiu de l'Administració de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària, i com a fòrum permanent d'anàlisi, reflexió, debat i participació, on tenen cabuda les entitats públiques i privades relacionades amb la seguretat i la gestió del trànsit.
- Emetre informe sobre el Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020 i els plans de seguretat viària, fer el seguiment del seu desenvolupament, valorar-ne el resultat final i elevar les conclusions al titular del Departament.
- Emetre informe sobre el Pla d'activitat anual del Servei Català de Trànsit i supervisar el desenvolupament de l'activitat del Servei.

Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària

És l'òrgan de coordinació interdepartamental de l'Administració de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària. Presidida pel titular del Departament d'Interior, integra representants del Servei Català de Trànsit i també d'altres departaments de la Generalitat:

- Delegacions territorials del Govern en representació de l'Administració territorial de la Generalitat.
- Departament de Territori i Sostenibilitat
- Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural
- Departament d'Interior
- Departament d'Empresa i Ocupació
- Departament d'Ensenyament
- Departament de Governació i Relacions Institucionals
- Departament de Salut

Aquesta comissió també preveu la incorporació de personal extern amb coneixement especialitzat en matèria de seguretat viària quan ho aconsellin els assumptes a tractar.

Observatori de la Seguretat Viària

Aquest òrgan de nova creació, adscrit al Servei Català de Trànsit, tindrà un paper clau donant suport a la presa de decisions basades en les conclusions del registre i anàlisi d'indicadors de seguretat viària.

Funcions

- Fer el seguiment del desenvolupament del Pla estratègic 2014-2020 i dels plans de seguretat viària.
- Fer el seguiment de l'evolució del sistema de trànsit de Catalunya i de l'accidentalitat que es produeix a les vies urbanes i interurbanes.
- Fer propostes relatives a seguretat viària a les administracions públiques i a les entitats i associacions de tot tipus.
- Crear les comissions i grups de treball que puguin ajudar a aconseguir l'objectiu de millorar la seguretat viària dels ciutadans de Catalunya.

Funcions

- Seguiment dels indicadors clau en matèria de seguretat viària.
- Estudi de la mobilitat en l'àmbit urbà.
- Foment de la projecció del Servei Català de Trànsit a escala internacional a través de la difusió dels estudis d'investigació.
- Estudi de bones pràctiques en l'àmbit internacional en matèria de seguretat viària sobre la base dels objectius del Pla estratègic 2014-2020.
- Foment de la realització de projectes de recerca en col·laboració amb autoritats internacionals en matèria de seguretat viària.

5.2 Estratègia de comunicació

La comunicació és un element clau de suport a la implementació de l'estratègia de seguretat viària i cal utilitzar-la de manera efectiva perquè contribueixi a involucrar tots els agents relacionats amb la mobilitat i la seguretat viària en l'assoliment dels objectius fixats per al 2020.

Desplegar un pla de comunicació efectiu és un factor clau a l'hora **d'aconseguir el compromís de tots els agents** que tenen relació amb la seguretat viària en l'execució del Pla estratègic 2014-2020.

En aquest sentit, a més de ser un instrument de gestió de l'estratègia, la **comunicació és en si mateixa una actuació de foment de la mobilitat segura.**

Atesa l'ambició dels objectius del nou marc estratègic, cal utilitzar la comunicació com a **instrument que alineï no només els agents externs al Servei Català de Trànsit en la consecució dels objectius, sinó també les persones del mateix Servei que directament o indirectament** participin en l'execució de l'estratègia.

Per això el Pla de comunicació estableix dues línies de comunicació:

- una d'**interna**, que serà clau per coordinar totes les unitats del Servei en l'execució de les seves funcions i per gestionar l'impacte que el nou projecte pugui produir en la manera de treballar de l'organització, i
- una d'**externa**, amb l'adequació dels continguts als diferents destinataris que es vol que contribueixin, cadascun en el seu grau de responsabilitat, a la millora de la seguretat viària a Catalunya en el període 2014-2020.

Línia de comunicació	Objectius	Continguts
Interna	<ul style="list-style-type: none">• Alinear l'organització en la consecució dels objectius de l'estratègia 2014-2020.• Gestionar l'impacte de les noves línies de treball a l'organització.	<ul style="list-style-type: none">• Comunicació del Pla estratègic 2014-2020 i de les noves línies de treball amb més impacte a l'organització.• Comunicació periòdica del nivell d'execució de l'estratègia com també dels resultats assolits.
Externa	<ul style="list-style-type: none">• Alinear amb l'estratègia els agents que tenen relació amb la seguretat viària.• Sensibilitzar a l'opinió pública sobre la importància de la mobilitat segura.	<ul style="list-style-type: none">• Comunicació dels grans objectius i de les principals polítiques de seguretat viària que s'implementaran per assolir-los.• Comunicació dels resultats obtinguts.• Comunicació a través de campanyes de sensibilització per fomentar la mobilitat segura a Catalunya.



Generalitat
de Catalunya



servei català de
Trànstit