

Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla



Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla

Equipa de redaccion

Anna Pintó Plera, Jèssica Martínez i Torres, e Albert Balanzà Prims

Damb era colaboracion deth

Departament de Territòri e Sostenibilitat

Realizacion deth procès participatiu damb eth supòrt de

CINESI, SLU

Recorsi grafics

www.tribustudio.com

Arregraim a totes es persones e entitats qu'an participat enes diferents sessions dera taula d'entitats e des grups de treball deth Pacte, e as aportacions hètes, moltes des quaus s'an rechuelhut en aquest document.

Index

1 – Objectius dera mobilitat segura e sostenibla	5
1.1 Objectius dera seguretat viària	6
1.2 Objectius mèdiambientaus	13
2 – Contèxte	18
2.1 Rèptes.....	19
2.2 Oportunitats	27
3 – Eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla	32
3.1 Finalitat e objectius.....	33
3.2 Es sies èishi estrategics deth Pacte	35
3.3 Coordinacion e gestion deth Pacte	38
4 - Desenvolopament des èishi	40
Èish 1 – Repensar er espaci public tà ua mobilitat mès sostenibla e segura	41
1.1 Estrategies tà facilitar eth cambi modau cap a Mejans de transport mès sostenible e fomenar era intermodalitat entre diferents formes de transport.....	44
1.2 Iniciatives tà reduir era contaminacion atmosferica e acostica	45
1.3 Naues tendéncias ena mobilitat urbana. Veïculs de mobilitat personau e veïculs compartits	46
1.4 Panificacion urbana e adaptacion des infraestructures a un modèl de ciutat mès verda e sana	47
Èish 2 – Adaptar es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat	48
2.1 Estrategies tà combàter era dispersion des accidents e er estancament ena baishada dera accidentalitat	52
2.2 Era prevencion des atropelaments.....	54
2.3 Ciclistes: eth rèpte de potenciar er emplec dera bicicleta sense qu'aumènte era accidentalitat	55
2.4 Motoristes: com milhoram era sua seguretat?	57
2.5 Efèctes der envielhiment dera poblacion ena mobilitat e era seguretat viària	58
Èish 3 – Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa tà involucrar a tota era societat	60
3.1 Sinergies comunicatives tà incidir mès eficientament en ua responsabilitat compartida ena mobilitat.....	63
3.2 Estrategia formativa tàs mainatges e joeni en actuau e futur modèl de mobilitat	64
3.3 Er aprentissatge pendent eth cicle vitau dauant des risqui e besonhs dera mobilitat segura, sostenibla e saludabla.....	65
3.4 Era formacion des conductors e conductores adaptada as nauis rèptes dera mobilitat	66
3.5 Mesures preventives e de contròl dauant es conductes infractores e reincidentas	67
3.6 Incrementar es accions tà milhorar era seguretat laborau viària	68

Èish 4 – Desenvolpar un espaci de cooperacion estrategica entre es sectors implicats ena mobilitat intelligentta	70
4.1 Era milhora dera eficiència energetica des veïculs de motor. Era electrificacion dera mobilitat.....	74
4.2 Era mobilitat coma servici (MaaS). Sistèmes de transport intelligents e naues tecnologies tara milhora dera gestion e dera informacion de transit. Era oportunitat des nauï operadors privats enes sistèmes de gestion deth transit.....	75
4.3 Es rèptes dera mobilitat autonòma e connectada	76
4.4 Gestion deth periòde de transicion enqua arténher ua mobilitat totaument automatizada	77
Èish 5 – Establir es objectius estrategics tàs infraestructures respècte des nauï sistèmes de mobilitat	78
5.1 Eth rèpte d’adaptar er hilat viari as sistèmes intelligents de transport e a ua mobilitat autonòma e connectada	80
5.2 Eth dessenh segur des infraestructures damb dedicacion especifica	81
d’espais als col·lectius vulnerables	81
Èish 6 - Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi	82
6.1 Es politiques publiques de mobilitat e seguretat viària: repensar era estructura que cau tà abordar es nauï rèptes dera mobilitat	86
6.2 Reforçar era coordinacion e collaboracion damb es entitats supralocaus e locaus.....	87
6.3 Proposar un marc juridic tà adaptar era mobilitat segura e sostenibla ath cambi culturau e de paradigma	88
6.4 Planificar es estratègies dera mobilitat segura e sostenibla	88
6.5 Atencion as victimas d’accidents de transit	89
Annèxe 1: Procès de concertacion deth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla	90
Annèxe 2: Relacion dera taula d’entitats deth sector dera mobilitat e era seguretat viària....	92
Annèxe 3: Relacion des membres des grops de trabalh	96

1 - Objectius d'era mobilitat segura e sostenible



Era mobilitat forme part deth dia a dia d'era poblacion mondial e ath viatge era seguretat des persones enes sòns desplaçaments ei ua qüestion social e culturau de vitau importància qu'a sigut abordada per diuersi organismes institucionaus tant nacionaus com supraestataus pendent es darrères decades, damb especiau relevància en inici deth nau sègle.

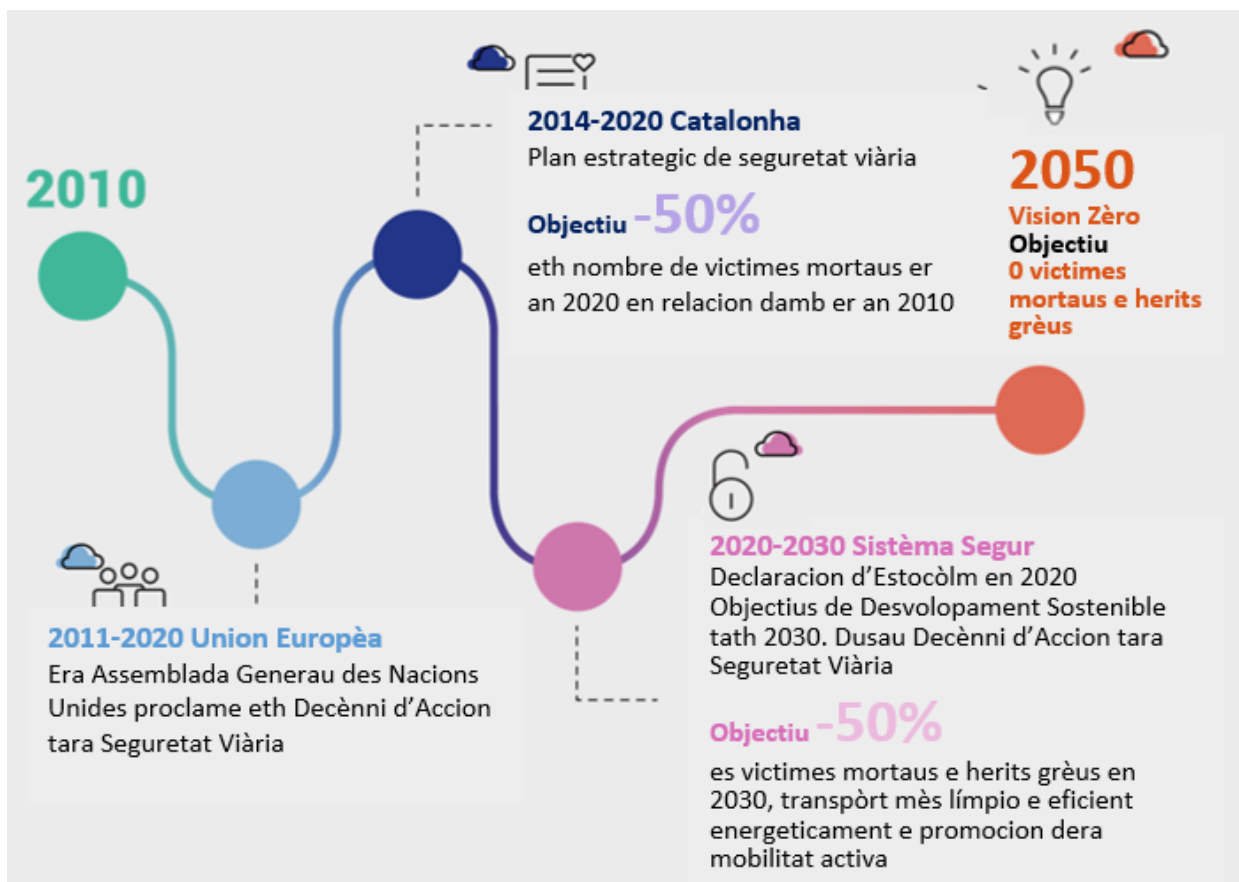
Dempús d'uns antecedents temporaus en qu'era seguretat viària e es accidents de transit s'auien assomit com ua problematica inevitabla que superaue eth milion de mòrts anuans en tot eth mon, es nau mandats des administracions s'an anat centrant en un cambi de mentalitat a compdar deth quau cau garantir aguesta seguretat viària en toti es desplaçaments d'era ciutadania.

Cèrtament era majoria de desplaçaments, en aguesta analisi de realitats d'era mobilitat en ambit mondial, èren encara a inicis deth sègle XXI basicament centrats enes veïculs de motor, mès, a mida qu'era societat a anat evolucionant, ath debat s'i an anat incorporant naues formes de mobilitat que confluïssen damb es veïculs a motor en un madeish espaci.

Èm, donques, dauant d'un nau scenari sus eth que cau actuar e préner mesures ambiciosas e adreçades a conduir ara ciutadania entara nomenada Vision Zèro, tal com explicite eth mandat d'era Union Europèa com eth nòste referent continentau, ei a d'èder, era absència totau de victimes mortaus e herits grèus damb seqüèles tà tota era vida en orizon 2050.

Cau garantir ua mobilitat mès segura, sostenible, activa e saludabla tà tot eth mon, e ei açò precisament çò qu'es diferenti organismes internacionaus, europèus, estataus e nacionaus vòlen arténher, en tot traçar objectius en aquest sens.

1.1 Objectius dera seguretat viària



Decada 2010-2020

Er an 2010 era Assemblada Generau des Nacions Unides proclamèc eth Decènni d'Accion tara Seguretat Viària entath periòde 2011-2020 e eth 2011 era Organizacion Mondiau dera Salut publiquèc eth Plan Mondiau tath Decènni d'Accion tara Seguretat Viària. Andues institucions coincidiren en objectiu generau d'estabilizar e posterioraments redusir eth nombre de victimes mortaus en accidents de transit abans der an 2020.

En aqueth moment, es persones que perdien era vida anuauments en sinistres viaris s'elevauen a 1,3 milions de persones, e en aguest sens cau auer en compde qu'era mitat d'aguestes non viatjauen cap en automobil. A mès, cada an entre 20 e 50 milions de persones patien traumatismes non mortaus a causa d'un accident vinculat ath transit, en tot èster aguesta ua causa importanta de discapacitat en tot eth mon.¹

Cau destacar tanben qu'eth 90% des defuncions per accidents de transit succedissen en païsi en vies de desvolopament, on se tròben mens dera mitat des veïculs matriculats en tot eth mon. Era OMS estime qu'es collisions de veïculs de motor auen ua repercussion economica en aqueth moment de mès de 500.000 milions de dòlars (entre un 1 e un 3% deth PIB de cada país).

¹ Plan Mondiau tath Decènni d'Accion tara Seguretat Viària 2011-2020. Organizacion Mondiau dera Salut

Er objectiu deth Plan Mondiau tath Decènni d'Accion tara Seguretat Viària ère orientar es païsi e facilitar-les era aplicacion de mesures destinades a estabilizar e redusir eth nombre de mòrts en accidents de transit. Tà hè'c s'encoratjaue era coordinacion internacionau e se prepausèren activitats de tipe estatau basades en cinc pilars:

- Gestion dera seguretat viària
- Infraestructures mès segures
- Veïculs mès segurs
- Persones usatgères mès segures
- Respona desmpús des accidents

Eth Plan Mondiau tath Decènni d'Accion tara Seguretat Viària definie diuèrsi indicadors tà poder hèr eth seguiment dera implementacion e es resultats des activitats prepausades e ath viatge se determinaue era publicacion d'informes de seguiment en ambit mondiau.

Un viatge decretat eth 2011-2020 com eth Decènni d'Accion tara Seguretat Viària, moltes autes institucions fixèren objectius tà millorar era seguretat viària. Era Union Europèa, en aquest sens, fixèc eth marc dera politica de seguretat viària Cap a un espaci europèu de seguretat viària: orientacions politiqes sus seguretat viària 2011-2020, damb er objectiu principau de redusir eth nombre de mòrts per accidents de transit ara mitat.

Ena Union Europèa en an 2009 moriren mès de 35.000 persones en accidents de transit e mès d'1,5 milions en resultèren herides. Era Comission Europèa calculèc qu'eth còst tara societat suposaue pròp de 130.000 milions d'èuros. 1F2

En marc dera politica de seguretat viària en continent se proposèren accions basades enes següenti objectius estrategics:

- Milhora ena educacion e era formacion des persones usatgères dera carretèra
- Mès compliment des normes de circulacion
- Mès seguretat des infraestructures viàries
- Veïculs mès segurs
- Promocion der us des tecnologies modèrnes tà aumentar era seguretat viària
- Proteccion des persones usatgères mès vulnerables dera carretèra

² *Cap a un espaci europèu de seguretat viària: orientacions e politiqes sus seguretat viària 2011-2020. Comission Europèa*

Es tres accions més relevantes qu'era Comission Europèa considerèc de besonh emprèner èren es següentes:

- Definir un marc de cooperacion estructurat e coerent, basat enes millhors practiques de toti es estats membres
- Adoptar ua estrategia sus lesions e primèrs auxilis tà abordar eth besonh de redusir eth nombre de herits en accidents
- Milhorar era seguretat des persones usatgères més vulnerables des vies, en concret, es motociclistes

Er an 2016 era Assemblada Generau des Nacions Unides publicuèc ua resolucion on se convidauè as estats membres qu'encara non ac auien hèt a elaborar e méter en practica plans nacionaus de seguretat viària. En aquest document se detalhaue qu'eth nombre de mòrts en accidents de transit anuaument en mon èren 1,25 milions de persones e justificaue era urgéncia de milhorar era seguretat viària tà arténher es hites relacionades damb es Objectius de Desenvolopament Sostenible abans deth 2030.³

En madeish sens e dauant dera preocupacion per estancament dera reduccion deth nombre de defuncions a causa d'accidents viaris, es ministres de Transpòrt des estats membres dera Union Europèa s'amassèren en Malta en 2017, en tot concludir damb era Declaracion dera Valletta⁴, on s'actualizauen quauques donades en ambit europèu: i auie 26.1000 victimes mortaus ena UE en an 2015 per accidents de transit, que provocauen un gran patiment uman e uns còsts economics estimats en 50.000 milions d'èuros.

En aquest darrèr decènni, tanben s'a enregistrat un cèrt estancament ena reduccion deth nombre de victimes mortaus, en especiau des pedons e des ciclistes, e s'a concludit per part des institucions que cau ua milhora deth comportament des persones usatgères der hilat viari, ja qu'es principaus causes d'accidents de transit seguissent en tot èster er excès de velocitat, era conduccion jos es efèctes der alcohòl, d'autes drògues o psicofarmacs, es distraccions deth conductor e era conduccion en condicions de cansament.

Es estats membres s'an comprometet a intensificar es mesures de besonh tà arténher es hites proposades enes documents comentats anterioraments, atau coma reforçar era cooperacion entre estats membres, entre d'audi.

En Catalonha, d'acòrd damb aquest scenari internacionau, eth Govèrn aprovèc eth plan estrategic de seguretat viària 2014-2020⁵ eth quau, analizant era evolucion de mòrts e herits grèus enes carretères catalanes enes darrèrs ans identifique es rèptes e es airaus de milhora on cau incidir tà arténher es objectius de reduccion dera sinistralitat viària e de Vision Zèro a mejan termini a compdar d'objectius estrategics e linhes estrategiques que cau arténher en aquesta decada. Aquesti objectius aspiren a ua rebaisha d'un 50% en nombre de victimes mortaus en an 2020 damb relacion ar an 2010, més tanben ara nomentada Vision Zèro, ei a díder, qu'er an 2050 non i age cap de victima mortau ne herits grèus damb seqüèles tà tota era vida en accidents de transit.

³ *Milhora dera seguretat viària en mon. Resolucion aprovada pera Assemblada Generau des Nacions Unides. Abriu de 2016*

⁴ *Declaracion dera Valletta. Conclusions deth Conselh dera Union Europèa sus era seguretat viària. Mai de 2017*

⁵ *Plan estrategic de seguretat viària 2014-2020. Servici Catalan de Transit*

A més, aquests objectius e línies continguts en Plan estratègic se concreten en plans de seguretat viària triennals que periòdicament desplaça eth Serviç Català de Transít, e ei en aquests documents on s'establixen es actuacions concretes a realitzar tà complir damb es objectius generals e específics de seguretat viària. Eth primèr document impulsat d'aquestes característiques se remonta ath trienni 1999-2001 en coincidència damb era creacion deth Serviç Català de Transít e eth darrèr ei eth Plan de seguretat viària 2017-2019.

En un èish de treball més territorial e coma útil de suport as govèrns locals, eth Serviç Català de Transít auferís as municipis era possibilitat d'elaborar plans locals de seguretat viària, es quaus, a compdar des principaus problèms e accidents deth municipi, permeten de hèr un diagnostic e elaborar un plan qu'incorpòre tota ua sèrie de mesures tà millorar era seguretat viària e reduir es accidents de transít en àmbit local. Enquiat 2019, en conjunt de Catalonha, un totau de 266 municipis ja an plans redactadi, quauqu'uns d'eri ja avalorats e renovats. Aquesti municipis agropen ua poblacion de més de 6,8 milions de ciutadans, hèt que signifiquè ua actuacion sus era seguretat viària local que beneficiè ath 90,8% dera poblacion de Catalonha.

Decada 2020-2030

Er an 2015 era Assemblada Generala des Nacions Unides presentèc eth projècte *Transformar eth nòste mon: era Agenda 2030 tath Desvolopament Sostenible*.⁶ coma plan d'accion en favor des persones e era prosperitat, damb er objectiu d'enfortir era patz mondiala laguens d'un concèpte més ampli de libertat. En aquest document s'expausen 17 Objectius de Desvolopament Sostenible e 169 hites tà conseguir un desvolopament sostenible deth planeta en tres èishi: economic, social e ambiental.

Ena Agenda 2030 tath Desvolopament Sostenible, tal com a recuelhut eth Govèrn en plan nacionala tara Agenda 2030, i a dièrses hites relacionades damb era millhora dera seguretat viària. En concret:

- **Objectiu 3. Garantir ua vida sana e promòir eth benèster de toti, a totes es edats**
3.6. D'aci a finaus deth 2020, reduir ara mitat eth nombre de mòrts e lesions causades per accidents de transít en mon
- **Objectiu 11. Consegir qu'es ciutats e es assentaments umans siguen inclusiv, segurs, resilents e sostenibles**
11.2. D'aci ath 2030, proporcionar accés a sistèms de transpòrt segurs, assequibles, accessibles e sostenibles tà toti e millorar era seguretat viària, en particular mejançant era ampliacion deth transpòrt public, prestant especiau atencion as besonhs des persones en situacion de vulnerabilitat, es hemnes, es mainatges, es persones damb discapacitat e es persones d'edat auançada

Cau auer en compte tanben qu'era Comission Europèa a començat a trabalhar en marc dera política dera Union Europèa en matèria de seguretat viària tath 2021-2030,⁷ encara que calerà èster atents enes pròpèus ans ara dinamica que seguís era mobilitat a escala mondiala coma conseqüència der impacte dera crisi sanitària iniciada er an 2020 pera pandèmia dera COVID-19 e as mesures subervengudes que cau adoptar.

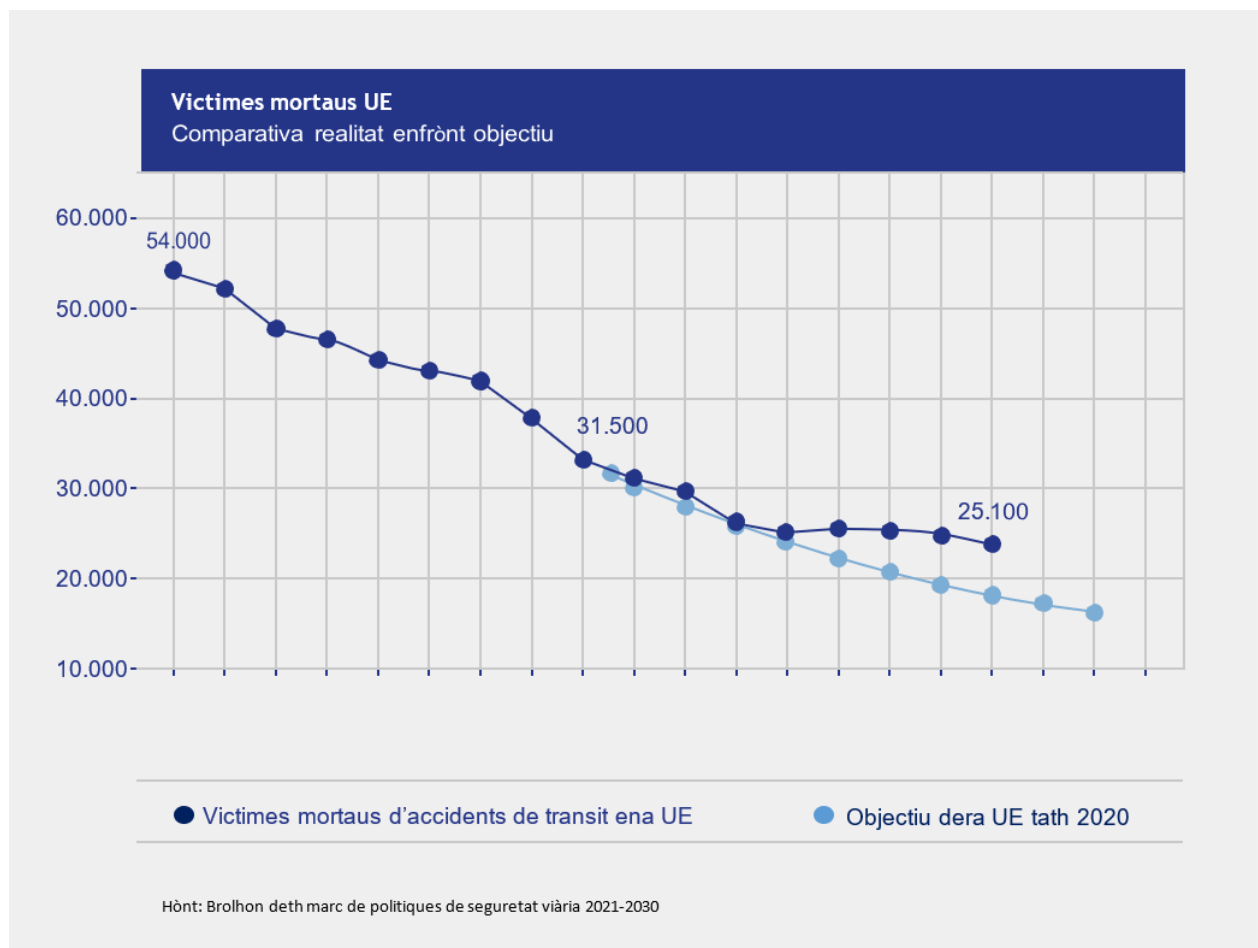
⁶ *Transformar eth nòste mon: era Agenda 2030 tath Desvolopament Sostenible*. Assemblada des Nacions Unides. Octubre de 2015

⁷ *Marc dera política dera Union Europèa en matèria de seguretat viària tath 2021-2030*. Document de treball des servicis dera Comission Europèa. Junh de 2019

Eth document de trabalh dera Comission Europèa, en tot cas, ve coma improbable que se conseguisque er objectiu de reduzir ara mitat es victimes mortaus per accidents de transit entre eth 2010 e eth 2020, a causa der estancament dera reduccion des darrèrs ans inclús enes principaus païsi lidèrs en seguretat viària, atau com eth repunt en quauqui casi, e era reduccion non representativa dera accidentalitat pendent aguest 2020 motivada peth descens ena mobilitat a causa dera pandemia. Era Comission Europèa, en tot cas, hig naues tendéncias qu'an contribuït ad aguest estancament e repunt localizat e que cau auer en compde tà reduzir accidents de transit, com ara es distraccions causades per emplec inadequat de dispositius mobils.

Tanben aguesta institucion europèa nomete que i a d'auetes tendéncias de mobilitat que, tot e auferir oportunitats tà lutar contra era congestion deth transit, son mès respectuoses damb eth miei ambient (carsharing, bikesharing o er emplec d'aplicacions de mobilitat personau), mès que cau analizar-ne era seguretat e adaptar eth scenari enquia ara dominat peth veïcul de motor ad aguestes naues realitats.

Eth nau marc se base en enfocament deth nomentat Sistèma Segur, en quau es victimes mortaus e es herits grèus non se considèren un prètz inevitable dera mobilitat. Tot e que seguiràn en tot produir-se accidents, eth Sistèma Segur partís dera basa que se pòden previer en grana mesura es victimes mortaus e es herits grèus, e qu'er objectiu centrau ei conseguir un hilat viari mès segur, en tot acceptar er hèt qu'es persones cometeràn errors, mès bastint ua combinacion estratificada de mesures qu'esvite que i age mòrts a causa d'aguesti errors umans.



Cau nomenar tanben era Declaracion d'Estocòlm, frut dera tresau conferéncia ministeriau mondiau sus seguretat viària d'hereuèr de 2020, qu'establís tota ua sèrie de propòstes tà pr'amor de conseguir es Objectius de Desvolopament Sostenible tath 2030, es principaus des quaus son:

- Consegair er objectiu finau de redusir eth 50% des victimes mortaus e herits grèus en 2030 tà consegair arribar ara Vision Zèro (0 victimes mortaus) en 2050
- Accelerar eth cambi cap a formes de transpòrt mès límpies, eficientes energeticament e promòir era mobilitat activa, atau com er emplec deth transpòrt public tà consegair era sostenibilitat

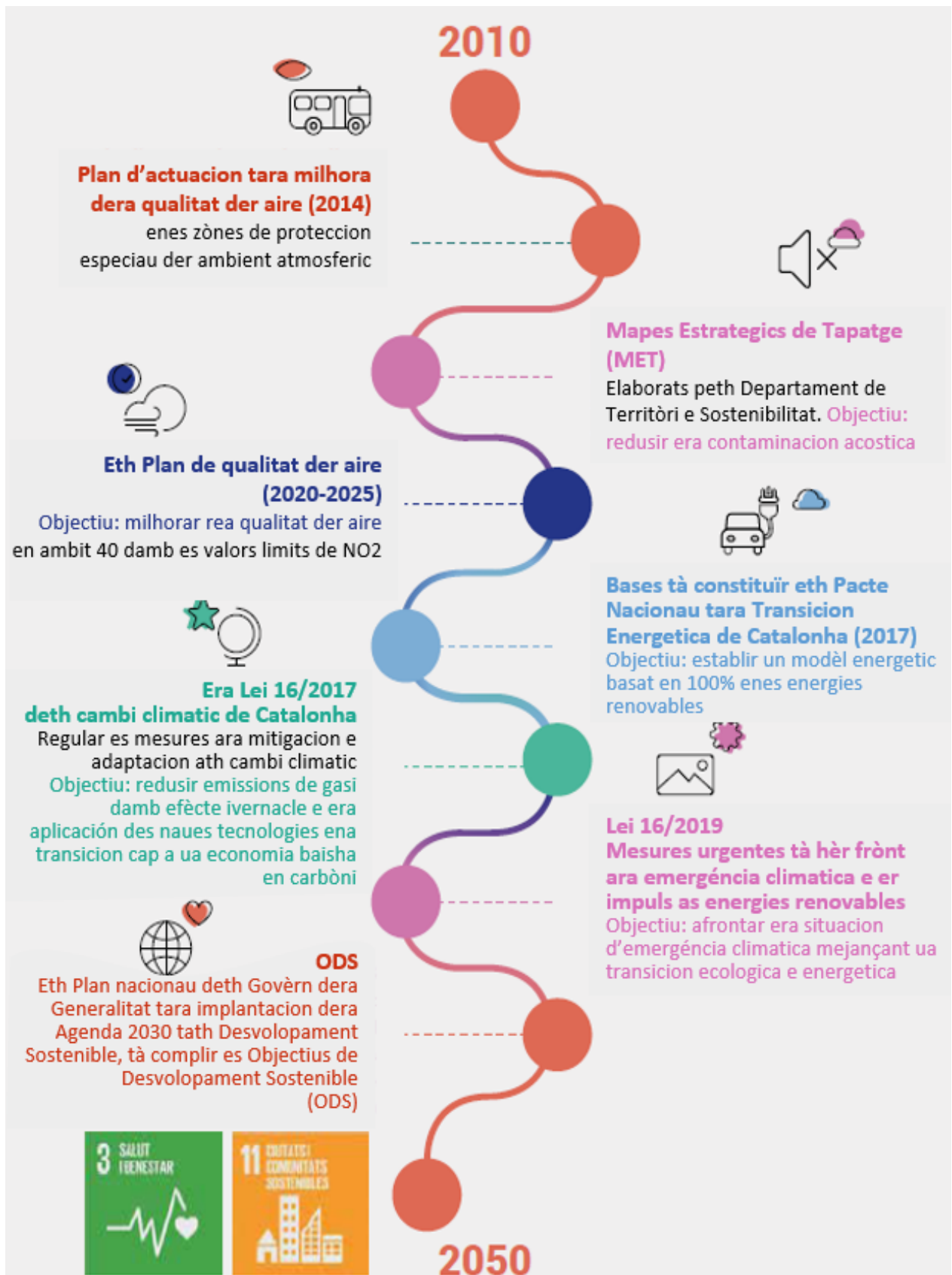
Cau abordar es connexions entre seguretat viària, salut mentau e fisica, era educacion, era equitat, era igualtat de genre, es ciutats sostenibles e eth mèdi ambient e eth cambi climatic:

- Inclòir era seguretat viària e es sistèms segurs enes dessenhhs des carrèrs, des carretèras, ena planificacion deth sistèma de transpòrt e era governança, especiaument per çò que hè as collectius vulnerables.
- Inclòir dispositius de seguretat en toti es veïculs
- Fomentar e incentivar eth desvolopament des tecnologies existentes, futures e en innovacions tara seguretat viària, en prevencion des besonhs des mès vulnerables e damb ua major inversion en seguretat viària
- Consegair er accés as servicis d'atencion medicaus d'emergéncia tàs herits e auferir supòrt psicologic, sociau e legau tàs victimes e familhars
- Mantier er enfocament ena gestion dera velocitat, en tot promòir ua velocitat maxima de 30Km/ora en zònes on es persones usatgèras vulnerables der hilat viari e es veïculs conviuen de forma abituau en un madeish espaci. Cau senhalar qu'ua reduccion dera velocitat a un efècte beneficiós ena contaminacion acostica e ei vitau tà redusir victimes
- Establir estratègies e plans d'accion a escala nacionau e regionau, e destacar era importància de supervisar e presentar informes sus es progrèssi a realizar en relacion damb era consecucion des objectius de seguretat viària

Finaument, reafirmant eth plan d'accion aprovat en 2015 e en quau se hè referéncia en inici d'aguest apartat e rebrembant es Objectius de Desenvolopament Sostenible e era naua Agenda Urbana, era Assemblada Generau des Nacions Unides aprovèc eth 31 d'agost de 2020 ua resolucion de quaranta punts entre es quaus subergessien es següenti:

- Era demanda de collaboracion entre es estats tà complir era agenda 2030 e tà assomir era Declaracion d'Estocòlm
- Era proclama deth periòde 2021-2030 coma Dusau Decènni d'Accion tara Seguretat Viària damb er objectiu de redusir es víctimes mortaus de transit en un nau 50%
- Era elaboracion per part dera OMS d'un plan d'accion coma document orientatiu que facilite era implementacion des objectius deth Decènni
- Era invitacion as estats membres a seguir invertint en seguretat viària a toti es nivèus
- Era convocatòria d'ua amassada de naut nivèu coma molt tard en 2022 sus era milhora dera seguretat viària en mon

1.2 Objectius mèdiambientaus



Eth dinamisme dera societat actuala, conjuntament amb es drets ara mobilitat, ara salut e ara seguretat, son fonamentals ara millora dera qualitat de vida e eth benèster des persones. Totun, quan aquest dinamisme e aquest drets se meten en practica, a més dera seguretat viària, cau auer en compte d'altres impactes qu'ara mobilitat com ei ara sua contribucion ara contaminacion atmosferica e acustica.

Eth Plan nacional ara Agenda 2030, amb 920 compromisi unics e eth treball coordinat de 13 departaments dera Generalitat tà complir es 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), recuelh es objectius de reduccion dera sinistralitat e dera mortalitat, er aprenentatge dera mobilitat saludable, sostenible e segura pendent tot eth cicle vitau e eth foment d'estrategies de reduccion deth carbòni, e potenciar ara mobilitat multimodau urbana sostenible o ara millora des infraestructures deth transport public.

Era Lei 16/2017 deth cambi climatic⁸ met en contèxe er estat actuala ambientau, provocat en ua part importanta pes emissions de gasi amb efecte ivernacle. Aquesta lei se cree tà regular es mesures encaminades ara mitigacion e adaptacion ath cambi climatic, atau com tà definir eth model de governança dera administracion publica en relacion amb aquest impacte. Aquesta lei perseguis cinc finalitats:

- Arténher que Catalonha redusisques es emissions de gasi amb efecte d'ivernacle e afavorir ara transicion cap a ua economia baixa en carbòni
- Reforçar e ampliar es strategies e es plans que s'an elaborat pendent es darrers ans
- Promòir e garantir ara coordinacion de totes es administracions publiques catalanes, e fomentar ara participacion dera ciutadania, des agents socials e des agents economicos
- Devier un país capdavantèr ena investigacion e aplicacion de naues tecnologies, e redusir ara dependéncia energetica de Catalonha de recorsi energetics extèrns
- Hèr visible eth papèr de Catalonha en mon, tan enes projectes de cooperacion com ena participacion enes fóruns globaus de debat sus eth cambi climatic

Atau madeish, ara lei a coma fin redusir ara vulnerabilitat dauant des impactes deth cambi climatic e afavorir ara transicion cap a ua economia nèutra en emissions de gasi amb efecte d'ivernacle, competitiva, innovadora e eficienta en emplec de recorsi.

En madeish sentiit, eth Govern dera Generalitat de Catalonha a aprovat eth Decrèt lei 16/2019 de mesures urgentes tà hèr frònt ara emergéncia climatica e er impuls as energies renovables,⁹ qu'ara coma objectiu d'adoptar mesures urgentes tà afrontar ara situacion d'emergéncia climatica mejançant ua transicion ecologica e energetica que permete d'arténher en termini més cuert possible es objectius fixadi ara nomenada Lei de cambi climatic.

Per un aute costat, en an 2017 se publicàren es bases tà constituïr eth Pacte Nacional ara Transicion Energetica de Catalonha,¹⁰ creades a compdar deth dialòg de totes es fòrces politiquas e representants dera societat civiu, tà dotar ara politica energetica catalana d'ua estabilitat a mejan e long termini que permete de complir es objectius proposats.

⁸ **Lei 16/2017, der 1 d'agost, deth cambi climatic.** Publicat en Diari Oficial dera Generalitat de Catalonha num. 7428 - 3.8.2017 peth Departament dera Presidéncia

⁹ **Decrèt Lei 16/2019, de 26 de noveme, de mesures urgentes ara emergéncia climatica e er impuls des energies renovables.** Publicat en Diari Oficial dera Generalitat de Catalonha num. 8012 deth 28.11.2019 peth Departament dera Presidéncia

¹⁰ **Bases tà constituïr eth Pacte Nacional ara Transicion Energetica de Catalonha.** Institut Catalan d'Energia. 2017

Es objectius a long termini definits en aquest Pacte son:

- Modèl energetic basat ath 100% enes energies renovables desirablament en orizon 2050
- Compliment des objectius deth nau paquet Clean Energy for All Europeans dera UE:
- 27% deth consum brut d'energia finau e eth 50% deth mix electric a d'èster renovable
- 30% d'eficiència energetica en relacion damb es projeccions de futur
- 40% de reduccion d'emissions de gasi d'efècte iveracle deth sector energetic en relacion damb er an 1990

Eth modèl energetic 100% renovable tanben a de perméter, segons eth Pacte:

- Er abandon dera energia nucleara
- Era reduccion dera dependència des recorsi fossils
- Er empoderament dera ciutadania tà qu'adòpte un ròl més actiu e participatiu, mejançant ua comunicacion clara e motivanta
- Era dubertura deth mercat energetic ara competencia regulada, era creacion d'un marc normatiu e impositiu favorable ara transicion energetica

En ambit estatau, era Lei 34/2007 se mantie vigenta enes sòns objectius de qualitat der aire e proteccion dera atmosfèra damb era renovacion deth marc legislatiu de referència sus era prevencion dera contaminacion atmosferica. Er objectiu dera lei ei establir es bases en matèria de prevencion, vigilància e reduccion dera contaminacion atmosferica damb era finalitat d'esvitar e, quan açò non sigue possible, d'atenuar es danhs que se'n poguen derivar tàs persones, eth mèdi ambient e d'alti bens de quinsevolh naturalesa. Un des aspèctes més importants dera lei ei eth perfeccionament der esturment de prevencion previst ena normativa espanhòla e europèa per miei dera renovacion deth Catalòg d'Activitats Potenciaument Contaminantes dera Atmosfèra.

Eth Govèrn de Catalonha tanben desvolopèc en an 2014 eth plan d'actuacion tara milhora dera qualitat der aire enes zònes de proteccion especiau der ambient atmosferic,¹⁰ F11 un esturment tà planificar, incentivar e regular es actuacions e es comportaments tà milhorar era qualitat der aire en 40 municipis, damb er objectiu de garantir eth compliment des directives europèes de qualitat der aire.

Aguest plan apòste pera gestion integrau dera mobilitat, en tot promòir un cambi de modèl basat en transpòrt public e era mobilitat activa, e impulsant es combustibles límpios e eth veïcul electric ena mobilitat privada e quotidiana. Atau madeish permet d'activar mesures efectives en episodis de contaminacion qu'afècten era circulacion des veïculs privats.

¹⁰ *Acòrd de Govèrn 127/2014, de 23 de seteme, peth quau s'apròve eth Plan d'actuacion tara milhora dera qualitat der aire enes zònes de proteccion especiau der ambient atmosferic. Departament de Territòri e Sostenibilitat, 2014*

Tà poder arténher es objectius fixats en plan d'actuacion e dada era complexitat des origines dera contaminacion der aire e era dispersion des competéncies tà actuar sus es causes, er an 2017 s'adoptèc un acòrd politic-institucionau tara milhora dera qualitat der aire ena conurbacion de Barcelona,^{11F12} ratificat en març de 2019. Segons aquest acòrd, era Generalitat de Catalonha, es municipis der Ambit-40, er Airau Metropolitan de Barcelona, er Ajuntament de Barcelona, era Deputacion de Barcelona, eth Pòrt de Barcelona e era Autoritat deth Transpòrt Metropolitan de Barcelona prenien mès de 1.000 compromisi tà poder arténher conjuntament es objectius finaus en plan de milhora dera qualitat der aire.

Eth Plan de qualitat der aire de Catalonha 2020-2025 preve milhorar era qualitat der aire en ambit 40 tà pr'amor de respectar es valors limit de NO₂ fixats en Reiau decret 102/2011, de 28 de gèr, que coincidissen damb es valors recomanats pera OMS, enes 40 municipis der entorn de Barcelona declarats zònes de proteccion especiau der ambient atmosferic. Tà garantir eth compliment deth valor limit anuau d'emissions de NO₂ en scenari 2025 se fixe coma objectiu de qualitat der aire arténher eth 90% deth valor limit anuau (40 µg/m³), ei a díder 36 µg/m³.

Era reduccion d'emissions d'oxids de nitrogen en ambit-40 a de complir coma minim damb es objectius de reduccion que figuren en Acòrd tara milhora dera qualitat der aire:

- Un 10% de reduccion des emissions de NO_x procedentes dera mobilitat en 5 ans (2022)
- Un 30% de reduccion des emissions de NO_x globau en 15 ans (2032)

En Catalonha es airaus de milhora prioritària (AMP) se tròben localizats en entorn des principaus corredors viaris e d'activitat economica importanta deth Baix Llobregat, er airau de Barcelona, eth Vallès Occidental e eth Vallès Oriental. Era identificacion des AMP non compòrte qu'es mesures tà milhorar era sua qualitat der aire les calgue amiar a tèrme exclusivament en aguesti airaus e inclús pòt èster qu'es accions principaus s'agen d'amiar a tèrme dehòra d'aguesti. Per exemple, s'es nivèus de qualitat der aire son ocasionats peth transpòrt terrèstre que non a origina o destin en aguesti airaus calerà actuar sus es punts que genèren o receben aquesta mobilitat. Se s'anализe damb mès detalh era contribucion deth sector de produccion e consum energetic as emissions de gasi d'efècte ivernacle, s'obsèrve com eth transpòrt i a ua contribucion molt importanta, entorn deth 40% deth totau des emissions, seguit des indústries manufacturères e era construccion (23%), segons donades de 2017.

Segontes er inventari d'emissions ara atmosfèra de 2017, eth 46% des emissions de NO_x e eth 46% des emissions de PM₁₀ ère degudes ath transpòrt terrèstre, en tot èster eth transpòrt rodat era principau hònt de contaminacion enes zònes de proteccion especiau der ambient atmosferic.

Auent en compde es condicions urbanistiques e de dispersion des contaminants emetudi, se constate qu'era contribucion deth transpòrt rodat motorizat enes nivèus de qualitat der aire de dioxid de nitrogen (NO₂) en centre de Barcelona ei guaireben deth 70%.

¹² Acòrd politic-institucionau tara milhora dera qualitat der aire ena conurbacion de Barcelona de 6 de març de 2017

Laguens deth transport rodat motorizat, eth gasòli ei era energia de propulsió majoritària ena zòna, en tot oscillar entre un 65% des veïculs que se botgen en airau urban e un 72% des veïculs que circulen pes vies rapides dera conurbacion de Barcelona.^{12F13}

Finaument, cau nomenar es accions encaminades a palliar era contaminacion acòstica provocada pera mobilitat. Des deth Departament de Territori e Sostenibilitat s'an elaborat es mapes estratègics de tapatge¹⁴ (MET), un utís tà avalorar era exposicion dera poblacion ath tapatge en zònes determinades. Aquesti mapes an especiaument en compte eth tapatge que provie deth transit rodat, eth ferroviari, es aeropòrts e es zònes industriaus.



- MET dera aglomeracion deth Barcelonès II. Indicador LdIA. Vista Google Earth

¹³ Segons er estudi *Caracterització dels vehicles i les seves emissions a Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona* realizat per Barcelona Regional damb era coparticipacion de FIA Foundation e eth RACC Automòbil Club tar Ajuntament de Barcelona e er Àrea Metropolitana de Barcelona en octubre de 2017

¹⁴ Resumit mapes estratègics de tapatge 2012-2017. Departament de Territori e Sostenibilitat

2 - Contèxte



Era societat actua, coma scenari on s'an de desplegar es nau objectius de seguretat viària e es naues hites mèdiambientaus, ei dinamica e cambianta, e com non pòt èster d'auta forma, era mobilitat tanben. Es tendéncias e es nau abits entre era poblacion an impactat de plen enes formes de desplaçament damb ua explosion des tipologies de mobilitat, e on es naues tecnologies i jòguen e i jogaràn un papèr centrau e indispensable.

Aguest cambi de conductes obligue as administracions e toti es agents implicadi enes politiques de mobilitat a replantejar-se era vision principaument centrada en desplaçament motorizat, qu'enquia ara s'associaue ara majoria des persones usatgères dera via, e a introdusir correccions ena evolucion cap a un nau marc culturau que s'auie iniciat d'ua manèra molt timida encara a favor d'uns desplaçaments segurs e sostenibles.

En aquest sens, cau destacar es següenti rèptes e oportunitats que calerà afrontar en un futur immediat:

2.1 Rèptes



**Estancament deth
decreishement dera
accidentalitat ena UE e
Catalonha**



**Dispersion espacial des
accidents damb absència
de concentracions
relevantes**



**Scenari de mobilitat
creishenta**



**Envielhiment dera
poblacion**



Accessibilitat universau



Cambi climatic



**Demanda social de
pacificacion deth transit enes
nuclèus urbans e enes
trauessères**



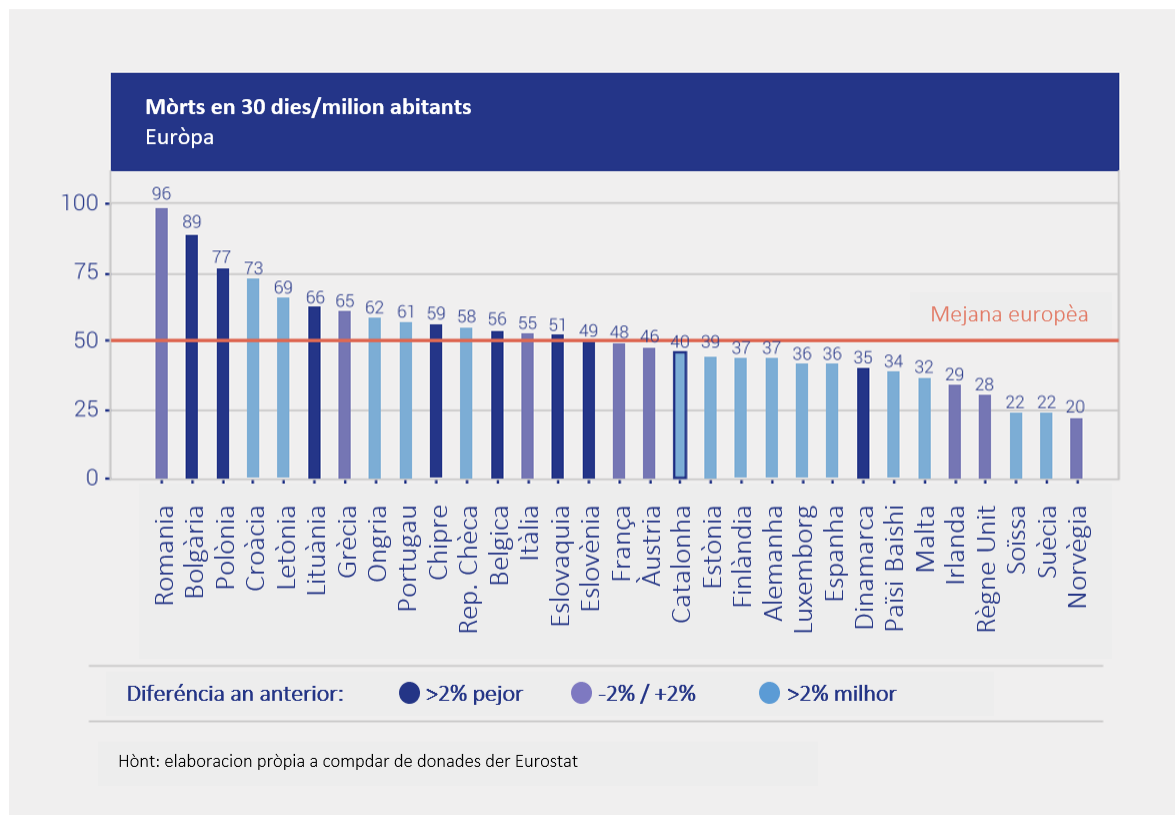
Estancament deth decreishement dera accidentalitat ena UE e Catalonha

En an 1999 eth Serviç Catalan de Transít metec en marcha eth primèr Plan de seguretat viària de Catalonha, damb er objectiu d'augmentar era seguretat viària. Des d'aqueth an s'an succedit damb ua periodicitat triennau aguesti plans damb er objectiu de redusir ath maxim era sinistralitat e eth nombre de mòrts en hilat viari catalan. En an 2014, a més, eth Govèrn aprovèc eth Plan estrategic de seguretat viària 2014-2020, un document pionèr que s'alinhauèc damb es objectius mondiaus e europèus a favor d'un Sistèma Segur e ua Vision Zèro tath conjunt dera mobilitat. Damb aguesta base de trabalh, eth Serviç Catalan de Transít a registrat ua reduccion globau en Catalonha de més d'un 60% dera sinistralitat enes sues carretères e enes pòbles e ciutats.

Maugrat açò, se ben era tendéncia dera accidentalitat pendent eth periòde 2000-2018 mòstre ua disminucion notabla enquiar an 2013, a compdar d'aguest an es accidents tant enes carretères catalanes com en interior des ciutats, s'an estancat damb cèrti repunts tant per çò que hè ath nombre de mòrts com de herits grèus.



Aguest estancament e puntuaus repunts non ei exclusiu de Catalonha o der Estat espanhòu, qu'enquia ara s'auien situat coma territòris capdauantèrs en airau europèu en registres de sinistralitat per milion d'abitants, senon que s'a detectat com ua tendéncia generalizada ena majoria de païsi europèus, inclús entre es lidèrs en seguretat viària.



Entà contunhar redusint eth nombre de mòrts e herits grèus, calerà aumentar era intenstiat des mesures e abordar es naues tendéncias de mobilitat que pòden afectar eth comportament des persones usatgères dera via.

Se s'a en compde era evolucion deth nombre de mòrts e herits grèus desde 2013 e maugrat auer-se artenhut eth primèr mandat dera Union Europèa dera decada 2000-2010 de redusir es victimes mortaus en un 50% er an 2010 respècte der an 2000, actuauments èm luenh d'assolir er objectiu de redusir un aute 50% es victimes mortaus er an 2020 respècte deth 2010.

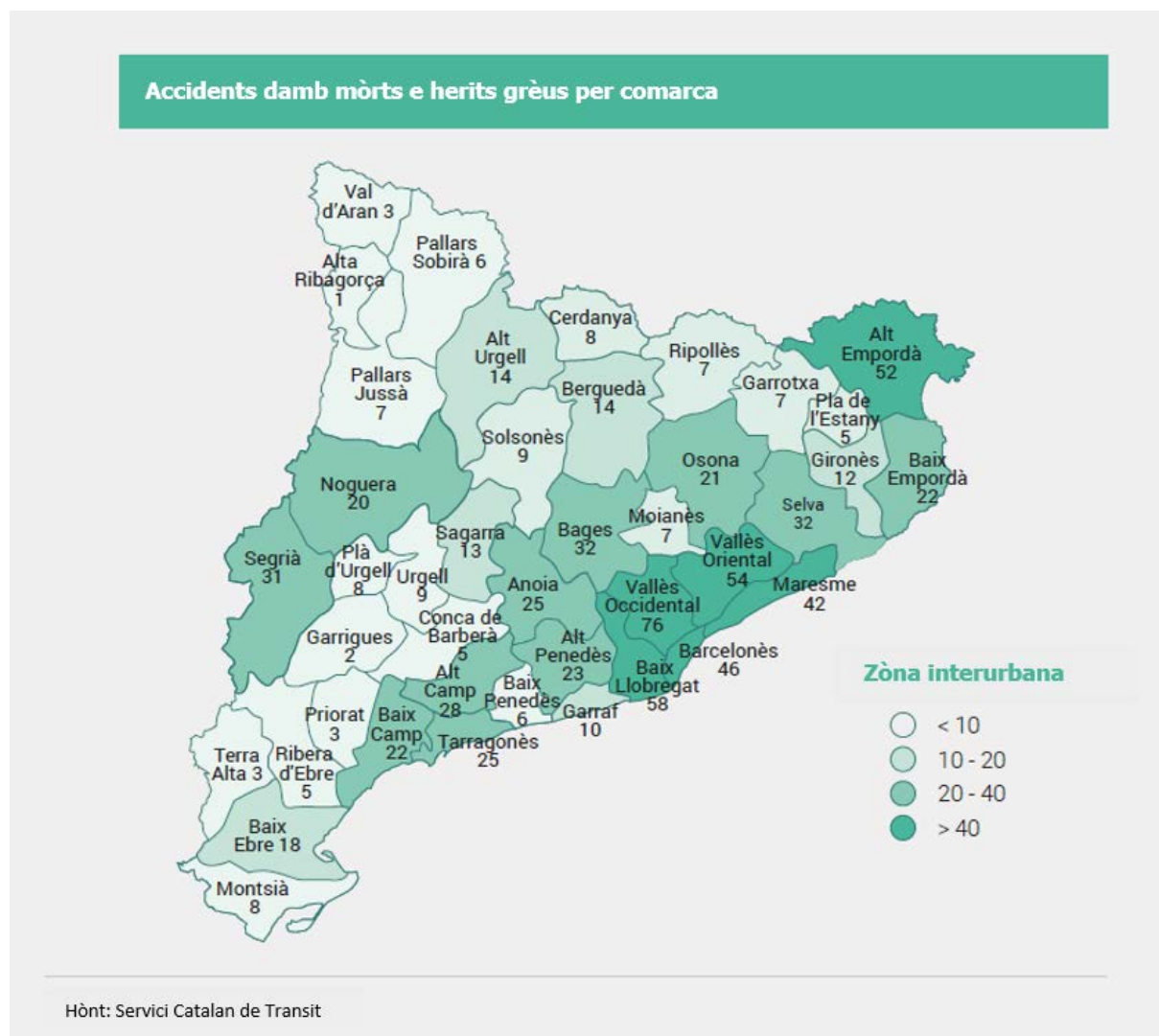
A compdar des donades analizades, ei important contunhar trabalhant ena reduccion dera sinistralitat e era lesivitat des accidents e er esturment que mos auferís aguest Pacte ei un bon utís tà hè'c.

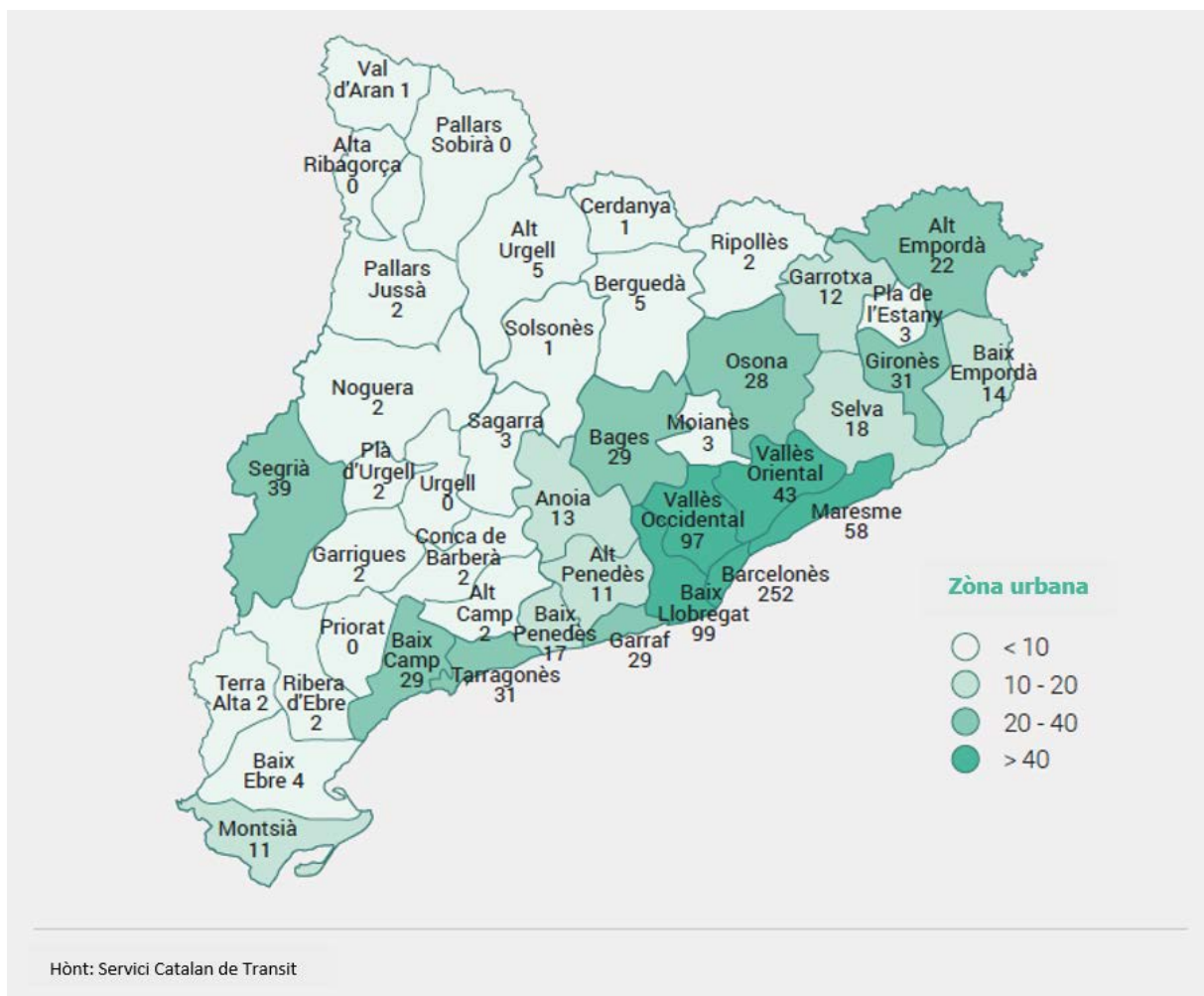


Dispersion espacial des accidents damb ausencia de concentracions relevantes

Era actuacion intensiva de reduccion dera sinistralitat en aqueri trams de concentracion d'accidents mès relevants der hilat viari, sustot damb eth desplegament de cinemomètres, es quaus an actuat coma element de dissuasion dauant dera minoria de conductes inciviques, a acabat en tot aportar boni resultats, mès per contra a diboishat un nau mapa d'accidentalitat on eth scenari ei mès dispèrs e mès complexè ara ora de seguir redusint es sinsitres enquia zerò.

Es accidents mortaus seguissen en tot produir-se tant en zònes urbanes com interurbanes e era sua afectacion ei importanta en totes es províncies, mès era casuistica ei mès plurau e va mès luenh des grani factors de concurrència (velocitat, alcoòl e d'autes drògues o psicofarmac, incompliment dera normativa en generau). Com ja auem apuntat, ja non se detècten tan clarament trams o punts de concentracion d'accidents, senon qu'aguesti se tròben mès repartits per hilat viari. Era manca de patrons clars hè que sigue mès complicat d'aplicar mesures concrètes tà redusir es accidents.



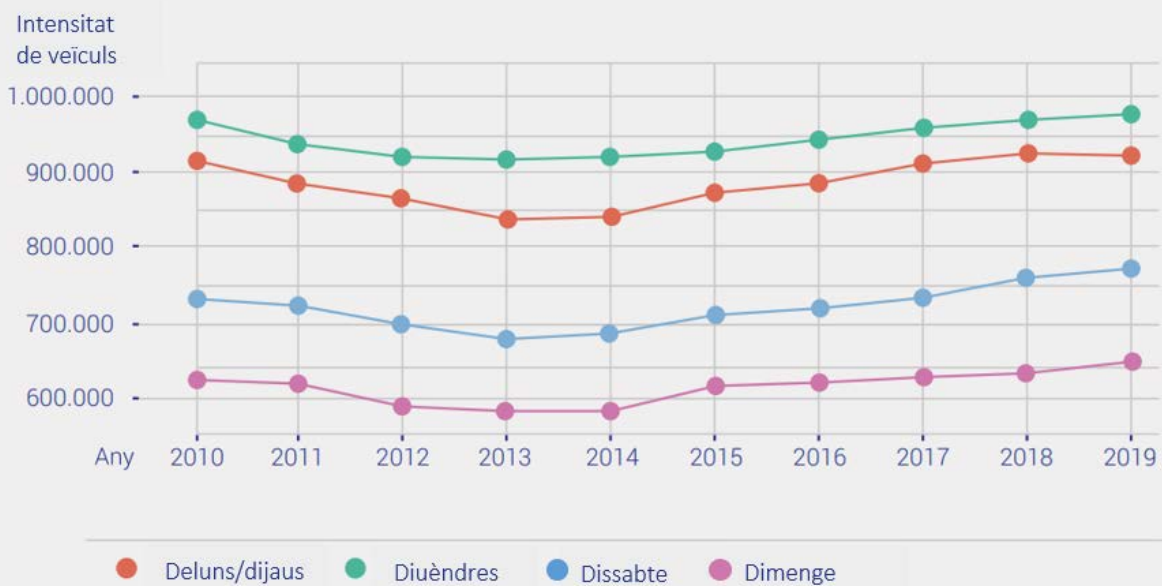


Scenari de mobilitat creishenta

Enes darrèrs ans, era recuperacion dera crisi economica iniciada er an 2008 a comportat un augment ena mobilitat. Desde seteme de 2013 e esepciaument ja des der an 2014 en conjunt, quan se trinquèc era tendéncia decreishenta, er an 2019 a sigut eth primèr an en que s'estanquen es registres dempús de quate ans consecutius de creishement constant. Atau madeish, se detècte un increment important en emplec d'aplicacions e elements de mobilitat qu'enquia ara non èren presenti en transít abituau, sustot en airau urban.

En contèxte actuau, calerà veir es efèctes economics e sociaus derivats dera pandèmia dera COVID-19 e com aguesti se trasladen ara mobilitat, causa que pòt comportar cambis relatius ar increment der emplec deth veïcul privat, ua menor ocupacion des veïculs coma elements negatius e er augment der emplec dera bicicleta enes ciutats coma mejan de transpòrt abituau o era extension des zònes tà pedons coma elements positius.

Intensitat mejana diària (Veïculs/dia)



Hònt: Servei Català de Transít



Envelhiment dera poblacion

Catalonha a ua esperança de vida elevada: 83,3 ans, ua donada d'1,3 ans mès qu'era mejana dera Zòna Èuro (82 ans) e damb chifres similares as territòris capdauantèrs a escala mondial en aquest tipe de registre, com son Hong Kong, Japon, Itàlia e Espanha. Per sèxes, i destaque era esperança de vida des hemnes (86,3 ans) en relacion damb era des òmes (80,8 ans).

Aguestes chifres signifiquen que, coma succedís ena majoria des païsi europèus, Catalonha viu un procès d'envelhiment perque aumènte eth pes dera gent grana e disminuís parallèlament eth pes dera gent joena.

Açò implique afortunadament ua mobilitat e capacitat de desplaçament superiora ara dera gent grana, mès ath viatge compòrte ues caracteristiques especificas que situen ad aquest collectiu com ua prioritat entre es vulnerables en relacion damb era seguretat viària.



Accessibilitat universau

Era Convencion sus es Drets des Persones damb Discapacitat aprobada pera ONU en deseme de 2006 damb era adesion successiva des estats membres e era Lei 13/2014, deth 30 d'octubre, d'accessibilitat catalana, mès recentament, an situat era accessibilitat coma condicion indispensable tà exercir es drets des persones damb discapacitat e a establir es obligacions d'impulsar e accelerar es mesures de besonh tà arténher un entorn accessible.

Era cadea dera accessibilitat, concèpte globau en que cada part o airau depen e afècte ara rèsta, compòrte eth besonh de suprimir era continuïtat des barrères, s'aguestes existissen. Com mens barrères, mès capacitat an es persones damb limitacions o discapacitat entà botjar-se, accedir e emplegar tot tipe de servicis, es quaus, ath viatge, tanben an d'èster accessibles.

Atau, era mobilitat resulte un component essenciau d'aguesta cadea, com tanben era accessibilitat ac ei tà ua mobilitat segura, sostenibla e autonòma. Per açò, ei imprescindible disposar d'espacis publics e infraestructures de transport public e individuau que siguen segurs, qu'agen en compde era diuersitat foncionau dera poblacion, atau com tanben anticipar-se as naues formes de mobilitat e auanci tecnologics, e preveir en tot cas que cap mesura discrimine, exclòigue o perjudique a cap de collectiu.



Cambi climatic

Era luta contra eth cambi climatic ei un des rèptes centraus e eth primèr, sens dopte, dera societat actuau. S'auem en compde qu'aguest cambi ei provocat en grana mesura pera emission de gasi d'efècte ivername, devie de besonh ua transformacion en sector dera mobilitat en un des sòns vectors principaus, eth tipe de veïcul, damb er objectiu de reduir ath minim es emissions de gasi contaminants que produsissen es veïculs de motor.

Cau promòir mejans de mobilitat mès sostenibles, es quaus ja son majoritaris enes granes ciutats encara qu'aguest creishement non se reflectís damb tanta contondéncia encara en urbanisme.

Es desplaçaments a pè, en bicicleta, en transport public o es alternatives electricas son eth camin tà reequilibrar era preponderància qu'enes darrères decades an assolit es veïculs de motor.



Demanda social de moderacion dera circulacion enes nuclèus urbans e enes traessères

Cada an es naues dinamiques des abitants des granes ciutats hèn a veir eth besonh e era volentat de transformar er espaci qu'a estat dedicat tradicionauments as veïculs tà pr'amor de potenciar uns mejans de mobilitat mès actius e saludables, com anar a pè, en bicicleta o en transpòrt public, e ath viatge protegir aguesti mejans on er usatgèr ei mès vulnerable.

A mès, cada viatge i a ua major consciencion per part dera societat respècte des problèmas de salut publica vinculats ara contaminacion atmosferica e acostica e era demanda d'ua major qualitat de vida dirèctament relacionada damb er aire que se respire.

2.2 Oportunitats



Increment de l'emplec de formes de mobilitat sostenibles



Irrupcion d'operadors privats ena gestion d'informacion de transit en temps reau



Auanci tecnològics aplicats as veïculs (veïcul autonòm) e ara via



Increment de ra ofèrta de servicis de mobilitat (MaaS)



Perspectiva de genre ena mobilitat



Increment der emplec de formes de mobilitat sostenibles

Apostar per emplec de mejans de transport collectius (autocar, mètro, tramvia), anar en bicicleta, a pè o en veïculs de mobilitat personau enlòc de veïculs privats com eth coche o era mòto, a un impacte dirècte enes emissions contaminantes e redusís, sustot, era contaminacion locau e ath viatge esvite d'autes externalitats com eth tapatge o es afetacions relatives ar emplec der espaci public.

Redusir era preséncia de veïculs privats, en conseqüència, tanben implique ua disminucion dera gravetat des possibles accidents, sustot es qu'an a veir damb es collectius mès vulnerables com es motoristes o es pedons.

Era apòsta pes formes de mobilitat sostenibles a efèctes positius sus era salut des perosnes, ja que se redusissen es emissions de contaminants locals, causanti de multiples malauties respiratòries. Eth modèl de mobilitat e transport centrat enes veïculs dependenti des combustibles fossils a uns nauti còsti sus era salut des persones e eth cambi climatic.

Per açò cau un cambi de paradigma qu'age en compde redusir es impactes sus eth mèdi ambient e era salut des persones derivats deth transport e contunhar trabalhant tà arténher ua totau descarbonizacion dera mobilitat.

Tà concretar aquest cambi culturau, un des principaus elements qu'a de garantir era mobilitat d'acòrd damb es objectius globaus de preservacion deth mèdi ambient e de responsa ara emergéncia climatica ei er increment der emplec dera bicicleta e mejans similars de desplaçament. Segontes eth Baromètre dera Bicicleta 2019, eth 40,3% dera poblacion, en Catalonha, emplegue era bicicleta damb bèra freqüència e concretament un 4,8% la emplegue cada dia o ben ben.

En aquest sens, eth Govern dera Generalitat, damb era participacion dirècta deth Serviç Catalán de Transit, a aprobat era Estrategia Catalana dera Bicicleta 2020-2025, que mèrque coma objectiu generau, d'acòrd damb es Objectius de Desenvolopament Sostenible, duplicar era quòta modau dera bicicleta tà arribar a un 8% des desplaçaments urbans.



Irrupcion d'operadors privats en gestion d'informacion deth transit en temps reau

Era gestion des donades de mobilitat e era aplicacion deth fenomèn *big data* enes desplaçaments daurís un nau ventall de possibilitats de cara ar usatgèr finau deth servici de transport e revertís, en definitiva, enes politiques de seguretat viària.

Era aplicacion de naues tecnologies e er accés ara informacion en temps reau ei un factor clau que permet crear ua mobilitat mès sostenibla e adequada as besonhs des persones. En aquest sens, era intermodalitat pren ua major importància dat qu'er usatgèr pòt decidir quin ei eth mejan de transport mès eficient e sostenible a emplegar en cada moment.



Auanci tecnològics aplicats as veïculs (veïcul autonòm) e ara via

Era aparicion de naues tecnologies aplicades as veïculs provòque un cambi enes abitudes de desplaçament dera poblacion e, en tèrmes de seguretat viària, pòt comportar ua reduccion en nombre d'accidents, atau com ena sua lesivitat.

Quauqui exemples de consecucion de resultats ja evidenti son es ajudes ara conduccion, com eth contròl deth limit de carril, era alèrta de proximitat, eth limitador de velocitat, era picada automatica a emergéncias o era generalizacion deth fren ABS en cas especific des motocicletes.

Aguesti supòrts esviten accidents per distraccions o en tot cas ne redusissen era gravetat, que depen tanben de d'alti factors, com era velocitat en moment dera collision. En madeish sens, era aparicion deth coche autonòm a un gran potenciau ara ora de redusir eth nombre d'accidents e era gravetat d'aguesti, ja qu'elimine errors umans.

Era implementacion de d'outes tipologies de tecnologies en futur immediat ei importanta tanben peth potenciau qu'a ara ora de redusir es emissions contaminantes des veïculs de motor. Eth papèr deth veïcul electric, e de d'outes opcions qu'afavorissen era descarbonizacion dera mobilitat, minimize bona part des externalitats relacionades damb era contaminacion atmosferica.

Calerà auer en compde qu'es cambis d'abitudes e era aparicion de naues tecnologies aplicades ara mobilitat comportaràn qu'es infraestructures s'agen d'adaptar, tant damb era incorporacion de zònes de carga de veïculs electric, com ena comunicacion entre era via e eth veïcul per çò que hè ath veïcul autonòm.



Increment dera ofèrta de servicis de mobilitat (MaaS)

Era aparicion dera ofèrta de servicis de mobilitat e eth concèpte de mobilitat coma servici represente un cambi de paradigma especific en airau dera mobilitat segura e sostenibla.

Un des efèctes mès notables son es plataformes tà compartir veïcul (veïculs de mobilitat personau, bicicletes, motocicletes o torismes) e tanben cau auer en compde que disposar d'ua ofèrta de veïculs que se pòden hèr a servir sense èster eth propietari provòque ua disrupcion en sector, non sonque deth punt de vista des fabricants e dera renovacion de flòtes, senon sustot des persones usatgères.

Eth prumèr efècte ei ua diversificacion ena causida des mejans de transpòrt, causa que beneficie es modèls de mobilitat sostenibles e redusís era contaminacion locau, tant atmosferica com acostica. Ath viatge tanben se redusís eth nombre de veïculs emplegats e se disminuís er emplec der espaci public de besonh tath parcatge des veïculs un viatge hèti es desplaçaments.

Ua auta conseqüència relevanta en emplec d'aguest tipe de servicis ei era quantitat de donades que se pòden extrèir des desplaçaments, includidi elements tara analisi dera accidentalitat. Ua bona gestion d'aguestes donades pòt ajudar a detectar possibles meliores en vies, veïculs e persones usatgères.

En aguest sens, ei relevanta era irrupcion d'operadors privats enquia ara alièns ara ofèrta de servicis de mobilitat, com ara empreses dedicades as TIC, creadors e dessenhadors de planes wèb o emprenedors vinculats ara generacion d'aplicacions tara telefonia mobil.

Ei igualment relevanta era conversion deth sector dera automocion des deth producte enquiath servici, en tot crear naues iniciatives tà auferir-les en un paradigma de mobilitat compartida.



Perspectiva de genre ena mobilitat

Pendent molti ans, òmes e hemnes an manifestat pautes de mobilitat e d'estil de conduccion diferenciades coma conseqüència dera socializacion diferenciada de genre.

Hemnes e òmes presenten diferents estils de conduccion, sus era basa d'aguesti ròls de genre. Era conduccion mès collaborativa e prudenta des hemnes, dauant dera conduccion mès competitiva e mens valorativa deth risc des òmes, conseqüència des estereotips e valors de genre qu'era societat associe a determinadi ròls en foncion deth sèxe atribuït. De hèt, en airau dera conduccion, aguesti estereotips, encara fòrça presenti, son es que compòrten qu'es òmes assomisquen mès conductes de risc, coma signe afirmatiu dera sua masculinitat.

Per çò que hè as diferéncias enes pautes de mobilitat existents, es estereotips e ròls de genre tanben i incidissen. Un exemple d'açò lo trapam en un major emplec deth transpòrt public per part des hemnes e mès deth privat en cas des òmes.

Er apartat i) der article 53 dera Lei 17/2015, de 21 de juriòl, d'igualtat efectiva de hemnes e òmes, establís eth besonh d'amiar a tèrme ua planificacion dera mobilitat que dongue prioritats as tempsi des desplaçaments e qu'age en compde era accessibilitat enes itineraris quotidians relacionadi damb era organizacion dera vida personau, associativa, familhara, domestica e laborau.

Per açò, quede clar que cau contunhar en tot trabalhar des der airau dera planificacion des politiquas publicas, e en concret en airau dera mobilitat segura e sostenibla tà qu'es pautes de mobilitat e es conductes ena conduccion des òmes e es hemnes se vagen equiparant cada viatge mès en camin entà ua mobilitat mès segura e sostenibla.

Atau madeish, era perspectiva de genre a d'incidir, de manèra transversau, sus es diferents politiquas publicas que condicionen era mobilitat, respècte ad aqueres qüestions relatives ara organizacion deth trabalh, era estructura familiara, era organizacion deth temps, der òci, es pautes de consum, es ambits que condicionen es valors e es comportaments diferenciaus des òmes e es hemnes, e en emplec deth veïcul e es sues pautes de mobilitat.

Tà acabar aquest punt, non podem desbrembar era importància de trabalhar tà incorporar era perspectiva de genre en ambit educatiu, aspècte fundamentau tà arténher ua igualtat efectiva entre òmes e hemnes, introdusint aquesta perspectiva ena formacion en seguretat viària e mobilitat sostenibla enes aules.

Conclusions as rèptes e oportunitats dera mobilitat segura e sostenibla

Coma conclusion en aquest contèxte de rèptes e oportunitats, cau afirmar qu'eth nau marc de mobilitat requerís era maxima implicacion e coordinacion des diferents agents, tant des administracions com des sectors empresariaus, economics e sociaus tà garantir era transicion tà ua mobilitat segura, sostenibla, comprometuda damb era luta contra eth cambi climatic e era milhora dera qualitat der aire, saludabla, connectada e automatizada, que permete era consecucion en an 2050 d'un scenari de Vision Zèro, sense victimas mortaus ne herits grèus damb seqüèles tà tota era vida.

Aquest besonh de colaboracion transversau entre agents publicas, privats e sociaus ei eth que requerís era formulacion deth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla.

Es nauis abits de mobilitat, atau com era irrupcion de nauis modèls de transpòrt, mens nocius tara salut, compòrten un replantejament dera mobilitat qu'a de contunhar en tot èster encara mès segura, sostenibla e saludabla. En aquest sens, es politiquas publicas an de promòir accions de milhora cada viatge mès transversaus.

Ei per aquesta rason qu'eth Govèrn dera Generalitat acordèc eth 9 de juliol de 2019 de dar impuls ara elaboracion deth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla.

Er impuls deth Pacte permet dar responsa as nauis rèptes dena mobilitat que son en tot produsir-se e vò èster un utís coma document estrategic de caractèr transversau, tà facilitar era conviuença e era seguretat entre es personas usatgèras des diferents formes de transpòrt que confluïssen en un madeish espaci public.

En definitiva, eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla aglutine diferents disciplines qu'enquia ara s'auien anat treballant en airaus diferents: era seguretat viària, eth mèdi ambient e era luta contra eth cambi climatic, es innovacions tecnologicas aplicades ara mobilitat e es nauas formes de mobilitat.

3 - Eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla



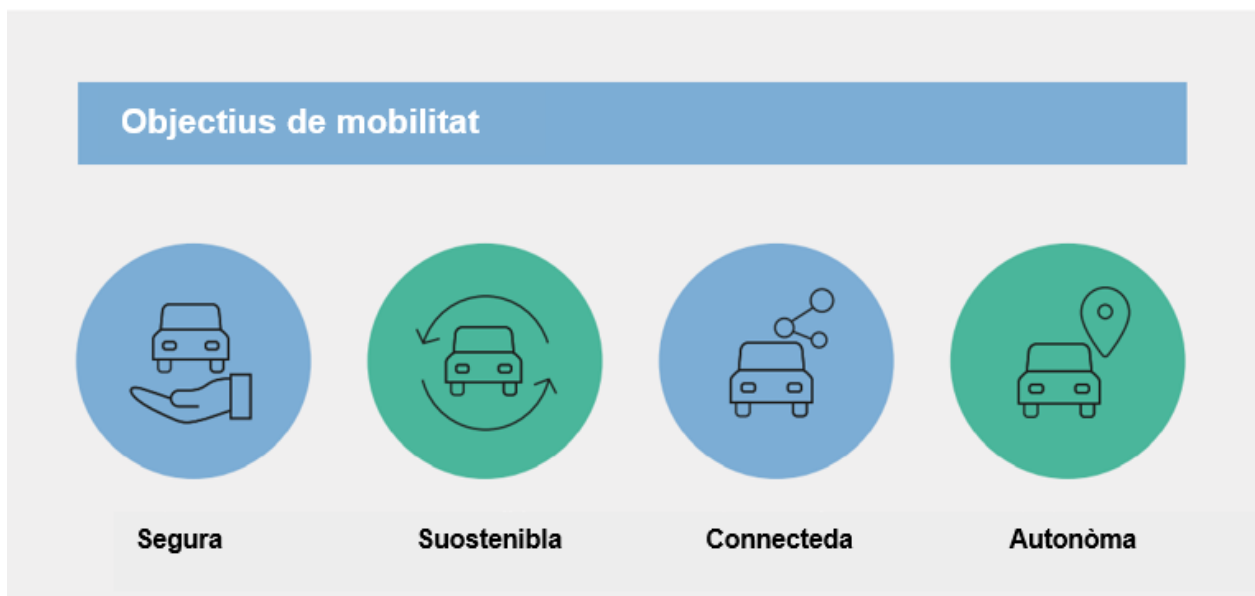
Era elaboracion deth Pacte s'acordèc eth 9 de juliòl de 2019 e compdèc damb eth supòrt des principaus agents socials e economics en un acte posterior en Palai dera Generalitat presidit peth Molt Aunorable President dera Generalitat, Joaquim Torra.

Eth sòn desplegament s'a trabalhat a compdar d'un procès participatiu presenciau, qu'auèc lòc en sies sessions celebrades en noveme e deseme de 2019 en Departament d'Interior, e a compdar d'un procès participatiu telematic que se completèc pendent eth prumèr trimèstre der an 2020.

3.1 Finalitat e objectius

Er objècte e era vision deth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla ei garantir era transicion tà ua mobilitat segura, sostenibla, comprometuda damb era luta contra eth cambi climatic e era milhora dera qualitat der aire, saludabla, connectada e automatizada que permete era consecucion en an 2050 d'un scenari de Vision Zèro, sense víctimes mortaus e sense herits grèus damb seqüèles tà tota era vida.

Per tant, eth Pacte, en que participen agents implicadi dirècta o indirèctaments en ambit dera seguretat viària e era mobilitat sostenibla, a per objectiu implantar ua mobilitat mès segura e ath viatge sostenibla, saludabla, connectada e automatizada.



A mès d'impulsar ua mobilitat mès sostenibla mejançant es mòdes de transport non motorizats, e d'aqueri non dependenti des combustibles fossils, era mobilitat activa e era promocion deth transport public, en Pacte s'a d'auer en compte eth desenvolupament e era implantacion des naues tecnologies aplicades ara indústria dera automoció, as infraestructures viàries e as sistèmes d'informacion e de gestion deth transit tà liderar entre toti es agents implicadi era transicion tà ua mobilitat cada viatge mès connectada e autònoma.

Eth Pacte pretén, coma document estrategic de caràcter transversau, aglutinar toti aguesti aspèctes que se trapen interrelacionats e condicionen e afècten era mobilitat.

Er objectiu generau deth Pacte ei promòir ua mobilitat mès segura, sostenibla e saludabla e cap ara Vision Zèro mentre se plantegen es següenti objectius estrategics:

Objectius estrategics

 <p>2020 2030 -50% víctimes mortaus</p>	Redusir eth 50% es víctimes mortaus er an 2030 respècte deth 2020
 <p>2050 Vision zèro zèro víctimes mortaus/ herits grèus</p>	Arténher era Vision Zèro er an 2050 en conductors e conductores que complisquen era normativa e empleguen corrèctament es sistèmes de seguretat circulant per carretères de naut estandard de qualitat
 <p>mobilitat + sostenibla, saludabla, connectada e autonòma</p>	Promòir ua mobilitat mès sostenibla, saludabla, connectada e autonòma
 <p>milhorar er aire mès qualitat</p>	Milhorar era qualitat der aire

Eth Pacte coma document estrategic futur a un abast tàs pròplèus dètz ans, damb vigència pendent eth pròplèu decènni 2021-2030.

3.2 Es sies èishi estratergics deth Pacte

Eth Pacte nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla se desplegue en sies èishi principaus, que plantegen per ambits es principaus responses as rèptes e oportunitats de futur que s'an plantejat tara consecucion d'un nau scenari ena mobilitat que permete d'arribar damb garanties a un cambi social e culturau tanben en seguretat viària.

En aquest sens, es sies èishi estratergics son es següenti:

Èish 1. Repensar er espaci public tà ua mobilitat més sostenibla e segura

Èish 2. Adaptar es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat

Èish 3. Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa tà involucrar a tota era societat

Èish 4. Desenvolopar un espaci de cooperacion estratergica entre es diferents sectors implicats ena mobilitat inteligente

Èish 5. Establir es objectius estratergics tàs infraestructures respècte as nauis sistemes de mobilitat

Èish 6. Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi

Èish 1. Repensar er espaci public tà ua mobilitat més sostenibla e segura

Er Èish 1 deth Pacte se centre en establir ues pautes de convivència entre es diferents persones usatgères dera via publica (normativa, bones practiques, espacis endreçats...) e a redusir era contaminacion atmosferica e eth tapatge pacificant es entorns urbans e priorizant era mobilitat a mens velocitat e non motorizada.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a traucès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Empresa e Coneishement; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Salut; er AMB; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; RENFE; d'altres entitats publicas e privades e associacions deth sector.

Èish 2. Adaptar es polítiques de seguretat viària as naues característiques dera accidentalitat

Er Èish 2 deth Pacte recuelh es aportacions tà combàter era dispersion des accidents e er estancament deth decreishement dera accidentalitat en un scenari de mobilitat creishenta e envielhiment dera poblacion, aumentar es recorsi destinats ara prevencion e eth contròl des conductes de risc ath nivèu des païsi europèus mès avançats e garantir era mobilitat segura entà tot tipe de persones usatgères dera via, en especiau es collectius vulnerables.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territòri e Sostenibilitat; Educacion; Salut; Empresa e Coneishement; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Politiques Digitaus e Administracion Publica; er ATM; es policies locals; er Institut Catalán des Hemnes; d'outes entitats publiques e privades deth sector e es associacions de victimas.

Èish 3. Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa tà involucrar a tota era societat

Er Èish 3 deth Pacte apòste per desplegar es iniciatives tà promòir un cambi culturau tara consciència d'un futur sense victimas de transit e damb ua mobilitat mès sostenible e saludable, somant sinèrgies damb era incorporacion de tota era societat, e en tot definir ua estrategia comunicativa, transversau, intergeneracionau e que dure en temps tà qu'era societat se sente interpellada ena responsabilitat compartida peth dret ara mobilitat sostenible.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territòri e Sostenibilitat; Presidència; Politiques Digitaus e Administracion Publica; Educacion; Salut; Empresa e Coneishement; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Justícia; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals, es associacions de victimas; er Institut Catalán des Hemnes e d'outes entitats publiques e privades deth sector.

Èish 4. Desenvolpar un espaci de cooperacion estrategica entre es diferenti sectors implicats ena mobilitat inteligenta

Er Èish 4 se centre ena coordinacion estrategica publicoprivada tà dinamizar toti es sectors implicadi ena mobilitat a favor de sistèms inteligenti, activar un espaci de dialòg en ambit dera mobilitat en tèrmes d'eficiència energetica e avanç tecnologic e aprigondir ena colaboracion entre administracions, indústria e societat tà fomentar eth transpòrt inteligent, atau com es servicis de mobilitat.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territòri e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement; Salut; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Politiques Digitaus e Administracion Publica; er ATM; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'outes entitats publiques e privades deth sector.

Èish 5. Establir es objectius estratègics tàs infraestructures respècte as nauis sistèmes de mobilitat

Er Èish 5 deth Pacte preten dar responsa as nauis rèptes qu'es sistèmes intelligents poguen suposar tàs infraestructures, promòir un hilat accessible e compatible tà toti auent en compde es collectius vulnerables e es mejans de transpòrts límpios mejançant era ordenacion d'espacis destinats ad aguesti e optimizar e omogeneizar er hilat viari damb es sistèmes intelligents de transpòrt de darrèra generacion qu'apòrten milhor resultat.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneixement; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats publiques e privades deth sector.

Èish 6. Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi

Er Èish 6 deth Pacte se centre en repensar es politiquas de seguretat viària e mobilitat damb un enfoc qu'incorpòre ua perspectiva disciplinària e colaborativa.

Aquest èish se centre en repensar era estructura actuala dera autoritat deth transit tà abordar es nauis rèptes de mobilitat e seguretat viària en futur e ath viatge integrar ena estructura es policias de transit e era gestion deth creixement exponencial deth sistema de sancions.

Es principaus agents implicats en aquest èish son: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut; Empresa e Coneixement; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; Treball, Afers Socials e Familias; Justicia; er ATM; ajuntaments; entitats locals, es associacions de victimes e d'altres entitats publiques e privades.

3.3 Coordinacion e gestion deth Pacte

Eth Pacte ei un Plan de plans, e com a tau ei un document estrategic de caractèr transversau que se tròbe alinhat damb d'alti documents de tipe estrategic elaborats pera Administracion en aqueri aspèctes que incidissen ena mobilitat, com son era luta contra eth cambi climatic, era reduccion des emissions contaminantes derivades des veïculs de motor, eth foment des energies renovables, era mobilitat sostenibla, eth desvolopament deth veïcul electric e era aplicacion des naues tecnologies ara mobilitat, damb eth futur deth veïcul autonòm en orizon, entre d'alti aspèctes.

Ei important incidir ena coordinacion e cooperacion entre es diferents administracions publicques (Generalitat, administracions supralocaus e locals) tà facilitar era implementacion des accions que se poguen derivar d'aguest Pacte e hè'c d'ua manèra transversau e coordinada.

Auent en compde era transversalitat des politiques de mobilitat segura e sostenibla era execucion des linhas estrategiquas deth Pacte nacionau s'amiarà a tèrme a traùs de plans d'acion sectoriaus, impulsats pes departaments dera Generalitat corresponenti e damb era participacion dera rèsta d'administracions publicques e des entitats publicques e privades, atau com dera societat civiu.

Aguesti plans concretaràn es esturments e es accions prioritàries tà arténher es objectius establits en aguest Pacte Nacionau, en tot establir eth pressupòst de besonh tara realizacion d'aguestes accions. Eth Servicì Catalan de Transit elabore periodicament es plans de seguretat viària triennaus e ei en aguesti documents on se despleguen es objectius e èishi estrategics deth Pacte a traùs des actuacions concrètes a realizar pes diferents agents qu'i participen. Anuaument, aguestes actuacions se concrèten en Programa d'activitats, que desvolopen entitats publicques e privades que trabalhen tara milhora dera seguretat viària.

Tà complir es objectius deth Pacte, ei essenciau involucrar non sonque es departaments dera Generalitat senon tanben era rèsta d'administracions e entitats publicques qu'an competències ena matèria.

Atau madeish, ei primordiau era collaboracion e cooperacion de totes es entitats privades e associacions que realizen actuacions en ambit dera mobilitat segura e sostenibla.

Adesions

Es diferents administracions supralocals e locals, atau com d'altres entitats públiques e privades, se pòden aderir ath Pacte Nacionau –en tot comunica'c ara Subdirecció General de Seguretat Viària deth Servici Català de Transít– tostemp que manifesten eth sòn compromís damb es objectius e principaus línies estratègiques deth Pacte e presenten un plan d'acció –o ben ja agen un plan aprovat– on se contengue eth desenvolupament de diferents mesures derivades des èishi estratègics deth Pacte e se designe a ua persona coordinadora. En aquest sens, eth Pacte anarà incorporant coma agents implicats as diferents èishi a totes aqueres entitats que s'i adherisquen.

Mejançant aquesta adhesió se permet involucrar es diferents sectors socioeconòmics afectats que se senten interpellats tà participar en desenvolupament des èishi deth Pacte e tà assolir es objectius establits.

Era Comissió Interdepartamental tara Millhora dera Seguretat Viària (CIMSIV) harà cada 3 ans un seguiment dera realizació des línies estratègiques contengudes en Pacte arraitz der auanç e eth coneixement des diferents plans d'acció sectoriaus, atau com deth coneixement des diferents accions amiadades a tèrme pes entitats públiques e privades que s'aderisquen ath Pacte, tà arténher es objectius establits en aquest Pacte Nacionau.

D'un aute costat, s'elaborarà un informe de seguiment deth pacte on s'amiarà a tèrme ua avaluació deth compliment des objectius establits e ua anàlisi des actuacions realizades tath desenvolupament des èishi estratègics que l'estructuren.

4 - Desvolopament des èishi

Èish 1 – Repensar er espaci public tà ua mobilitat mès sostenibla e segura



Eth modèl imperant de mobilitat basat ena preminéncia deth veïcul privat de motor a uns nauti còsts sus era salut des persones e ei un factor decisiu en scenari actuau d'emergéncia climatica. Per açò, ei de besonh garantir era evolucion cap a un cambi modau que potencie es formes de mobilitat sostenibla en detriment des mès contaminants, en benefici dera salut e era qualitat de vida des persones.

Es veïculs de motor constituïssen ua hònt importanta de contaminacion atmosferica, relacionada damb malalties deth sistema respiratòri, especialment enes ciutats, a trauc dera emission de particules (PM) e d'òxids de nitrogen (NOx). Eth diòxid de carbòni (CO²), eth monoxid de carbòni (CO) e eth metan (CH⁴), a mès, constituïssen es principaus gasi d'efècte ivernacle procedenti dera combustion. En relacion damb era salut, tanben cau mencionar era contaminacion acostica procedenta deth transit de veïculs.

Ena Union Europèa es mejans de locomocion sigueren en 2019 es responsables deth 25% des emissions de CO², e es automòbils n'emetièn eth 60,7% deth totau, deth 87% des emissions de CO e deth 66% des d'òxid de nitrogen.

D'un aute costat, era crisi sanitària e sociu derivada dera pandèmia dera COVID-19 ei en tot modificar e condicionar es pautes de mobilitat des persones, tant per çò que hè ar emplec des mejans de transpòrt privats com respècte a un increment des formes de mobilitat sostenibles e damb ua recuperacion der espaci dera ciutat tàs ciutadans.

Non podem deishar pèrder aguesta oportunitat e des des institucions cau potenciar es formes de mobilitat mès sostenibles e saludables, com son era bicicleta o eth transpòrt public, per exemple, e dissuadir dera dependéncia des veïculs de motor respècte as combustibles fossils. Açò implique necessàriament repensar es espacis comuns tà dar-i cabuda a totes es persones usatgères dera via, e fomentar era convivéncia e er emplec der hilat viari tà totes es formes de transpòrt.

En aquest nau scenari, donques, devie centrau trabalhar tà arténher ciutats mès amables, orientades as persones, e tà reconciliar es sòns abitants damb er entorn urban, en tot ganhar espacis tà pedons. S'a de dar responsa ara demanda sociu d'entorns urbans de pacificacion deth transit (*traffic calming*) e, tà aconseguí'c, cau adaptar es infraestructures urbanes e redusir-ne era velocitat d'emplec, atau com establir restriccions de circulacion en espacis determinats com son es zònes de baishes emissions o tanben es superièrles e èishi de pacificacion, es zònes 30, es carrèrs damb plataforma unica e prioritat invertia o es zònes de pedons.

Incrementar er espaci public destinat ath pedon promò es desplaçaments a pè e era milhora dera qualitat de vida des persones, a mès de potenciar d'auti emplecs ciutadans d'aguest espaci.

Er establiment de zònes de baishes emissions damb restriccions ara circulacion des veïculs mès contaminants – mesura que s'a començat a implantar en ciutats com Barcelona– a un naut potenciau d'impacte ena luta contra era contaminacion produsida pes veïculs de motor. Ua auta mesura a tier en compde, introducida damb exit en d'auti païsi europèus, pòt èster er establiment d'un peatge urban era finalitat deth quau ei redusir eth transit mejançant eth pagament d'ua taxa anticontaminacion.

Devie essenciau contunhar treballant tà potenciar er emplec deth transpòrt public e mès enes circumstàncies actuaus –en que s'a detectat ua infrautilizacion per pòur dera poblacion ath risc de contagi en un contèxte de pandèmia– recuperant era confiança en sòn emplec, en tot potenciar-lo e dotar-lo de mès recorsi tà que pogue èster ua alternativa factibla ath veïcul privat, sustot ena mobilitat obligada. Atau madeish, cau establir mecanismes tà qu'era sua actuaufrautilizacion non compòrte un augment des formes motorizadas.

Cau potenciar era intermodalitat entre es diferents formes de transpòrt establint un hilat de connexions que fomenta er emplec des formes de mobilitat sostenibles damb mesures com pòden èster era creacion de parcatges de ligam e de dissuasion en perimètres urbans e estacions de transpòrt public, e de parcatges segurs de bicicletes enes estacions de trens e autocars.

D'un aute costat, es nauï servicis de mobilitat compartida devien ua oportunitat tà impulsar ua mobilitat mès sostenibla, perque disminuïssen es externalitats negatives en comparacion damb es deth veïcul privat. Atau donques, es servicis de mobilitat compartida, enes sues diferents modalitats (*carsharing, motosharing, bicisharing...*), devien ua bona oportunitat tà redusir era contaminacion, tà fomentar ua mobilitat mès sostenibla, millorar era gestion deth parcatge enes ciutats e impulsar ua renovacion deth parc de veïculs existents potenciant er emplec de veïculs damb energies mens contaminantes, com era electrica.

Per un aute part, ei important adaptar es ciutats e es pòbles as naues formes de mobilitat sostenibla que sorgissen com son es veïculs de mobilitat personau (VMP), qu'an vist incrementat eth sòn emplec enes darrers ans d'ua forma considerable. Dada era aparicion d'aguest nau actor ena mobilitat, ei de besonh omogeneïzar es sòns critàris d'emplec e circulacion a trauès d'ua regulacion comuna e ath viatge fomentar ua convivéncia segura ena sua interrelacion damb es pedons e es auti veïculs.

Atau madeish, laguens der ambit urban, cau seguir treballant ena millhora dera seguretat viària locau, damb era extension des plans locals de seguretat viària a toti es municipis e era contunhacion dera estrategia d'avaloracion e actualizacion contunhada des plans locals ja existents, atau com ena realizacion des trabalhs tecnicos de millhora dera seguretat viària tà hèr frònt a problematiques concrètes des municipis en relacion, per exemple, damb aspèctes com era pacificacion deth transit en ua zòna concrèta, era ordenacion d'un poligon industriau o d'ua urbanizacion damb critàris de seguretat viària, o er estudi en ua zòna periurbana, entre d'alti.

Deth desenvolupament d'aguest èish, deriven es següents subèishi e linhas estrategiquas:



1.1 Estrategies tà facilitar eth cambi modau cap a Meians de transpòrt mès sostenible e fomentar era intermodalitat entre diferents formes de transpòrt

1.1.1 Potenciar ua mobilitat segura, activa e sostenible

Agents implicats: departaments d'Interior a traucèth deth Servici Catalan de Transít e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Salut; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals; policies locals e d'altres entitats públiques e privades.

- 1.1.1.1 Afavorir er emplec des formes de transpòrt segures, actives e sostenibles, promocionant er emplec dera bicicleta, des veïculs de mobilitat personau, eth transpòrt public e era mobilitat des pedons
- 1.1.1.2 Implicar eth sector logistic en compromís tara reducció d'emissions de contaminants atmosfèrics e de gasi d'efecte ivernacle, potenciant era distribució urbana de mercaderies de darrèr quilomètre damb veïculs electricos e/o non contaminants
- 1.1.1.3 Impulsar es formes de transpòrt sostenibles ena mobilitat laborau, fomentar es plans de desplaçament d'empresa
- 1.1.1.4 Amiar a tèrme campanyes de conscienciació tà fomentar era mobilitat segura, activa e sostenible

1.1.2 Promocionar er emplec deth transpòrt public

Agents implicats: departaments de Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Salut; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats públiques e privades.

- 1.1.2.1 Proporcionar un sistèma de transpòrt public segur, assequible, accessible e sostenible tà toti
- 1.1.2.2 Proporcionar un sistèma de transpòrt public collectiu que sigue competitiv e respècte deth veïcul privat, especialment tàs desplaçaments territoriaus
- 1.1.2.3 Facilitar er accés deth transpòrt public enes granes ciutats damb carrils tà autocars
- 1.1.2.4 Adequar era auffera de transpòrt public as besonhs dera mobilitat laborau

1.1.3 Fomentar era intermodalitat

Agents implicats: departaments de Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; er AMB; er ATM; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; RENFE; deputacions; ajuntaments; d'outes entitats supralocaus e locaus e d'outes entitats publiques e privades.

- 1.1.3.1 Afavorir era intermodalitat entre es diferents formes de transport
- 1.1.3.2 Potenciar es infraestructures de ligam e de dissuasion tà afavorir era connexion damb es formes de mobilitat sostenible
- 1.1.3.3 Facilitar er accés as poligons industrials, a través deth transport public, es connexions intermodals e es formes de mobilitat sostenible



1.2 Iniciatives tà reduir era contaminacion atmosferica e acostica

1.2.1 Amiar a tèrme actuacions tà millorar era qualitat der aire e reduir era contaminacion acostica

Agents implicats: departaments d'Interior a través deth Servei Catalán de Transit; Territori e Sostenibilitat; Salut; er AMB; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'outes entitats publiques e privades.

- 1.2.1.1 Consolidar era implantacion d'estrategies d'accés sostenible as ciutats coma extension de zones de baixes emissions e era implantacion de mesures de restriccion dera circulacion per rasons mèdiambientals tà dissuadir er emplec deth veïcul privat en interior des ciutats
- 1.2.1.2 Armonizar es ordenances reguladores sus restriccions ena circulacion per rasons mèdiambientals
- 1.2.1.3 Amiar a tèrme campanyes de comunicacion explicant es beneficis tara salut der establiment des zones de baixes emissions
- 1.2.1.4 Fomentar era renovacion deth parc de veïculs existents, tant eth des veïculs privats com es flòtes de transport de marchandises o viatgers, damb era incorporacion de veïculs de baixes emissions límpies e damb energies renovables

- 1.2.1.5 Amiar a tèrme accions tà millhorar era qualitat acostica introdusint cambis enes formes de mobilitat, fomentar es mejans de transpòrt mès silenciosi e saludables e era reduccion der emplec des veïculs privats de motor
- 1.2.1.6 Potenciar era proteccion de zònes sensibles (centres escolars, centres espitalaris, residències, èca.) tà redusir era contaminacion acostica



1.3 Naues tendéncies ena mobilitat urbana. Veïculs de mobilitat personau e veïculs compartits

1.3.1 Integar es veïculs de mobilitat personau ena dinamica dera seguret viària

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Educacion; deputacions; er AMB; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'autres entitats publiques e privades.

- 1.3.1.1 Establir recomanacions tara circulacion segura des veïculs de mobilitat personau (VMP)
- 1.3.1.2 Amiar a tèrme activitats formatives sus er emplec des VMP

1.3.2 Potenciar er emplec des veïculs compartits

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Socials e Familhes; deputacions; er AMB; er ATM; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'autres entitats publiques e privades.

- 1.3.2.1 Incentivar er emplec de diferents modalitats de veïcul compartit existent (torisme, autocar, mòto, bicicleta, VMP)
- 1.3.2.2 Potenciar es veïculs compartits electricos
- 1.3.2.3 Impulsar er emplec de servicis de mobilitat compartida enes centres de trabalh



1.4 Panificacion urbana e adaptacion des infraestructures a un modèl de ciutat mès verda e sana

1.4.1 Incorporar ena planificacon urbana critèris de mobilitat segura, sostenibla e accessible

Agents implicats: departaments d'Interior a traucès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; deputacions; er AMB; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'altres entitats publiques e privades.

- 1.4.1.1 Dessenhar er espaci public tà potenciar es formes de mobilitat sostenibles, segures e accessibles, e minimizar era poblacion exposada ara contaminacion atmosferica e acustica
- 1.4.1.2 Adaptar es infraestructures urbanes as formes de mobilitat sostenibla e segura
- 1.4.1.3 Integrar era seguretat viària ena planificacion deth municipi mejançant es plans locals de seguretat viària
- 1.4.1.4 Auer en compte era planificacion dera mobilitat laborau en plantejament urbanistic

1.4.2 Esténer mesures de pacificacion deth transit

Agents implicats: departament d'Interior a traucès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'altres entitats publiques e privades.

- 1.4.2.1 Impulsar mesures de pacificacion deth transit en zòna urbana
- 1.4.2.2 Esténer es superièrles e èishi de pacificacion deth transit, zònes 30, carrèrs damb plataforma unica e prioritat tà desplaçaments de proximitat, o es zònes de pedons
- 1.4.2.3 Implantar naues mesures de reduccion dera velocitat en zòna urbana

Èish 2 - Adaptar es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat



Pendent era decada 2000-2010, Catalonha siguec un des païsi capdauantèrs d'Euròpa ena reduccion dera sinistralitat mortau en hilat viari, en tot arténher reduccions de mès deth 50% des victimes mortaus per accidents de transit.

Maugrat açò, ena decada 2010-2020 aguestes reduccions an virat, aproximadament, ath torn deth 30% des victimes mortaus, luenh de complir damb er objectiu de reduccion deth 50,% que mèrque eth Plan estrategic de seguretat viària 2014-2020 en Catalonha, percentatges de reduccion que coincidissen damb era majoria de païsi europèus deth nòste entorn. Damb tot, calerà veir quini efèctes de consolidacion aurà aguesta tendéncia coma conseqüència dera pandèmia provocada pera COVID-19.

En tot cas, sense auer en compde era excepcionalitat deth fren dera mobilitat qu'a suposat iniciaument era crisi sanitària, aguesta tendéncia de cèrta desaceleracion en compliment des objectius de seguretat viària en tota Euròpa, en Catalonha se pòt argumentar en tot observar es darrères tendéncies d'accidentalitat, que mòstren un augment dera dispersion des accidents e un estancament ena reduccion dera mortalitat. Era tendéncia decreishenta se modifique a compdar de 2014, quan era evolucion dera mortalitat e era accidentalitat grèu presenten variacions e non se registre ua reduccion contunhada damb eth córrer des ans.

A més, tot e existir encara trams e punts de concentracion d'accidents, aué en dia es sinsitres ja non se presenten tan agropats en uns determinadi punts senon que se trafen repartits de forma més dispèrsa ath long de tot eth territòri, de manera qu'era actuacion en seguretat viària a d'anar acompanyada d'un diagnostic encara més precís e d'ua cèrta microcirurgia.

Tanben cau considerar que damb era darrèra recuperacion economica derivada dera crisi iniciada en 2007 s'incrementèc era mobilitat damb eth consegüent increment des accidents. Eth cambi ena mobilitat obligada –damb tendéncia creishenta ar aluenhament deth lòc de residéncia/trabalh/escòla– tanben ei un des factors que pòt explicar aguesta dispersion des accidents.

Er excès de velocitat, conduir jos es efèctes der alcoòl e d'auetes drògues o psicofarmacs atau com era importància creishenta des distraccions, damb er emplec deth telefon mobil ena conduccion com un factor que non dèishe de créisher, son quauqu'uns des factors concorrenti que causen més accidents de transit. Entad açò, cau trabalhar tà intensificar e reforçar es mesures de contròl d'aguesti factors de risc.

Adaptar, per tant, es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat requerís sustot un enfòc multiple e pluridisciplinari, qu'en aguesta naua etapa s'a de centrar encara més en factor uman, encara coma responsable de més deth 90% d'accidents.

Era proteccion des collectius vulnerables e eth besonh d'incrementar eth coneishement sus es factors concorrenti dera accidentalitat son claus en aguest airau, tant per çò que hè ar aprigondiment des possibilitats tecnicas qu'auferís eth *big data* com per çò que hè as mesures especificques que cau préner tà evitar sectoriaument toti e cada un d'aguesti accidents.

Encara qu'es administracions cada viatge son més e melhor premanides tà dotar-se des donades qu'ajuden a entèner e analitzar era accidentalitat e es sues causes, cau trabalhar tà melhorar es sistèmes d'informacion des accidents e sustot era coordinacion entre es diferents administracions qu'i intervien, atau com ua milhora dera coordinacion policiu entre es diferents policies de transit.

Aguest besonh de coordinacion tecnica e policiu a de repercutir ena milhora deth contròl de factors tradicionaus e nauí des dera velocitat excessiva o inadeguada o eth consum d'alcoòl e d'auetes drògues o psicofarmacs enquias distraccions. Cau revisar es limits de velocitat permetudi e adaptar-les en foncion de cada via damb ua tendéncia decreishenta, auançar cap ar establiment d'ua taxa 0,0% de consum e consolidar eth contròl sus es conductes de risc basades en emplec inadeguat des aparelhs electronic qu'an acabat formant part guaireben cada menuta des nòstes vides.

Era incidéncia deth consum d'alcoòl, d'auetes drògues e psicofarmacs ena conduccion ei un factor de risc que cause un gran nombre de sinistres viaris. Per açò, ei important incidir ena sua prevencion e contròl. Segontes es donades d'evolucio toxicologica analizades per Institut de Medecina Legau de Catalonha (IMLC) que mòstre eth grafic que se presente ara seguida, en 2019 un 20,5% des conductors mòrti en accidents de transit auien consumit alcoòl, un 13,7% drògues e/o psicofarmacs e un 27,9% auien dat positiu en quauqu'ua d'aguestes tres substàncies.



Tanpòc podem desbrebar era importància de seguir treballant en ues infraestructures segures, aspècte que se tractarà detengudament en èish 5 deth Pacte amb mesures que contribuïssen ara reducció deth nombre d'accidents, e en desenvolupament e implantació des tecnologies de seguretat activa ena conducció coma utís de millora dera seguretat viària.

Se mos centram ena diuersitat de collectius vulnerables (pedons, ciclistes, persones usatgères de veïculs de mobilitat personau, motoristes e gent grana), es airaus més preocupants que requerissen encara d'un interès especiau d'actuació son es motoristes e era gent grana per çò que representen en conjunt dera accidentalitat. Aquesti dus collectius non seguïssen es paramètres de decreishement generaus e inclús aumènten es registres des der inici dera decada 2010-2020. Tanben ua atenció especiau, peth ritme d'implantació creishenta, la merèishen es ciclistes pera sua creishenta consolidació en zòna urbana.

Collectiu a collectiu, era prioritat des polítiques de transit sustot en zòna urbana a de partir dera protecció des pedons. Er an 2019 es atropelaments de pedons encara representàuen ua causalitat principau en zòna urbana e en zòna interurbana superàuen a d'altres tipologies d'accidents, com era capvirada en caçada o era collision amb obstacle. Era introducció de naues tecnologies ena conducció aplicades ara millora dera seguretat des pedons com pòden èster es dispositius de sistèmes de detecció o d'innovació ena senyalizació des passi de pedons, a més dera il·luminació intel·ligent, pòden contribuir ara millora dera seguretat d'aquest collectiu e tot amassa pòt rebertir en un urbanisme millor e més adaptat.

Ua auta mesura importanta tà promocionar era mobilitat a pè e reduir era contaminació des veïculs de motor ei establir mesures de pacificació deth transit com son es zònes 30, es superièrles e èishi de pacificació, es ièrles de pedons e es carrèrs amb plataforma unica de prioritat invertida, aspèctes que ja s'an abordat en èish anterior. Consistís en recuperar er espaci tath pedon en detriment deth destinat tradicionalment ath veïcul privat, perque disposar d'espacis urbans pacificats contribuís ara millora dera qualitat de vida e dera salut des persones, atau com ara reducció des nauti nivèus de contaminació qu'encara se registren.

Per çò que hè as ciclistes, eth Serviç Catalàn de Transit se compromet damb eth rèpte de potenciar er emplec dera bicicleta, que ja darrèrament s'a incrementat molt considerablament. Segons eth Baromètre dera Bicicleta 2019,¹⁵ eth 40,3% dera poblacion en Catalonha emplegue era bicicleta damb bèra freqüència e concrètament un 4,8% la emplegue cada dia o ben ben. Eth Govèrn dera Generalitat, a trauès deth Departament de Territòri e Sostenibilitat e era participacion derècta deth Serviç Catalàn de Transit, a aprovat era Estrategia Catalana dera Bicicleta 2020-2025,¹⁶ que se mèrque coma objectiu generau d'acòrd damb es Objectius de Desvolopament Sostenible duplicar era quòta modau dera bicicleta tà arribar a un 8% des desplaçaments urbans e tà qu'aguest increment se hèsque sense qu'aumènte era accidentalitat en aquest sector, eth quau enes darrèrs ans ei atent as efèctes der impacte dera combinacion en sòn espaci deth fenomèn des veïculs de mobilitat personau.

Molti municipis trabalhen actuauments tà dotar-se d'infraestructures tara bicicleta e tad aquesti veïculs de mobilitat personau damb era creacion d'un hilat basic pedalable, incidint en dessenh der espaci urban e desvolopant espacis destinats ara bicicleta damb connexions damb es principaus equipaments dera ciutat e damb eth transpòrt public. A mès, tà potenciar ua intermodalitat efectiva entre bicicleta e transpòrt public cau insistir en milhorar era accessibilitat as estacions e crear parcatges segurs de bicicletes e promòir ua bona convivéncia damb era rèsta de formes de mobilitat.

Tà redusir era sinistralitat des motoristes, eth Serviç Catalàn de Transit plantege era formacion coma clau tara milhora damb era realizacion de corsis adaptats ath tipe de conduccion e as risqui especifics associats. Tanben devie important fomentar er emplec d'un equipament de proteccion adequat e ajustat as besonhs de cada tipe d'usatgèr deth veïcul de dues ròdes. A mès de formacion e equipament, devie clau adaptar era infraestructura viària as motoristes e as vulnerabilitats que compòrte era conduccion damb dues ròdes, damb era implantacon d'adaptacions especificques que milhoren era sua proteccion sustot en aqueri trams d'intensitat mejana mès elevada o de risc mès elevat damb preséncia de motoristes.

Per çò que tanh ara gent grana, er envielhiment dera poblacion a ues conseqüéncias molt visibles ena mobilitat e era seguretat viària. Era franja de victimes mortaus entre 65 e 74 ans ei era que mens se redusís en an 2019 respècte dera referéncia de 2010, mens d'un 5%. Auent en compde aquest sector, ei important amiar a tèrme accions formatives destinades ara gent grana adaptades as caracteristiques dera sua mobilitat e adaptar er espaci urban as sòn besonhs de mobilitat, damb mesures generiques e especificques com era proteccion der entorn des equipaments freqüentadi per aquest collectiu o damb era regulacion semaforica adienta tara dinamica pròpia dera gent grana.

Un aute aspècte important sus eth que calerà incidir en un futur ei eth besonh d'establir un major contròl des foncions perceptives, motritzes e cognitives des persones damb carnet de conduir adaptant es pròves de renovacion deth carnet en foncion d'aquestes caracteristiques especificques damb era realizacion d'un examèn mès complèt en cas dera gent grana. Tanben cau milhorar era comunicacion entre es autoritats de transit e es sanitàries tà dar era responsa mès adaptada possible as besonhs des diferenti grops de risc, respectant era privacitat des sus donades personaus.

Per tot açò, cau trabalhar sus es següenti subèishi e linhas estrategiques:

¹⁵ Enquèsta Baromètre dera Bicicleta 2019. Departament de Territòri e Sostenibilitat

¹⁶ 6 Estrategia Catalana dera Bicicleta 2020-2025. Departament de Territòri e Sostenibilitat



2.1 Estratègies tà combàter era dispersion des accidents e er estancament ena baishada dera accidentalitat

2.1.1 Analizar es accidents de transit tà identificar-ne es causes e establir mesures correctores

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals; er Institut Catalan des Hemnes e d'aites entitats publiques e privades

- 2.1.1.1 Milhorar eth sistèma d'informacion des accidents de transit e dera mobilitat en colaboracion e coordinacion damb es policies de transit •
- 2.1.1.2 Aprigondir ena tipologia e era causa des accidents en foncion dera sua gravetat •
- 2.1.1.3 Definir e crear ua unitat de modelizacion deth transit e d'accidents •
- 2.1.1.4 Incorporar era perspectiva de genre en estudi des accidents e es conductes de risc ena conduccion •
- 2.1.1.5 Promocionar mecanismes de colaboracion ciutadana (app`s, per exemple) que faciliten era localizacion de situacions de risc viari

2.1.2 Incidir sus es conductes de risc ena conduccion

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); es policies locals; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es associacions de víctimes e d'aites entitats publiques e privades

- 2.1.2.1 Redusir es conductes de risc contra era seguretat viària a trauès d'accions de prevencion e contròl •
- 2.1.2.2 Combàter era velocitat inadeguada o excessiva ena conduccion •
- 2.1.2.3 Tralhar tà méter fin ar emplec der alcoòl, d'aites drògues e psicofarmacs ena conduccion •
- 2.1.2.4 Combàter er emplec deth mobil ena conduccion e es distraccions ath volant
- 2.1.2.5 Milhorar era coordinacion des policies de transit e es prètzhèts de vigilància e contròl de seguretat viària
- 2.1.2.6 Hèr accions de sensibilizacion sus es efèctes e es conseqüències des conductes de risc ena conduccion

- 2.1.2.7 Milhorar eth procediment sancionador tà ua major eficàcia de contròl des conductes de risc
- 2.1.2.8 Incorporar era educacion e era formacion ena mobilitat segura e sostenibla com accions de prevencion en toti es airaus
- 2.1.2.9 Trabalhar damb era societat e era indústria des telecomunicacions e des dispositius mobils tà minimizar es distraccions ena conduccion

2.1.3 Milhorar es infraestructures a favor d'ua mobilitat mès segura

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; deputacions e d'auetes entitats publiques e privades.

- 2.1.3.1 Revisar era senhalizacion verticau e oritzontau atau com préner mesures tà contribuir a redusir eth nombre d'accidents frontaus e frontolateraus, damb accions com era implantacion de carretères 2+1
- 2.1.3.2 Elaborar ua normativa de sistèmes de contencion adaptada ara realitat dera major part des carretères catalanes

2.1.4 Incrementar era adaptacion tecnologica deth parc automobilistic catalán

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat e d'auetes entitats publiques e privades.

- 2.1.4.1 Establir un marc de regulacion consistent que fomènte eth desenvolopament e era implementacion de sistèmes adaptatius de proteccion e observacion d'ocupants
- 2.1.4.2 Premanir er entorn adequat tath desplegament de sistèmes de seguretat terciària qu'ajuden a milhorar e agilizar era responsa des equipes d'emergència e rescat en accidents de transit



2.2 Era prevencion des atropelaments

2.2.1 Repensar er espaci public incorporant eth pedon en centre des politiques publiques d'urbanisme e mobilitat

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut; er ATM; es policies locals; deputacions; ajuntaments; entitats locals e es associacions de victimas

- 2.2.1.1 Implantar naues zònes de pacificacion deth transit e de prioritat invertida tara mobilitat deth pedon
- 2.2.1.2 Establir mesures de seguretat viària tà protegir es pedons

2.2.2 Controlar es conductes de risc tara proteccion de pedons

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); es policies locals; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'autres entitats publiques e privades

- 2.2.2.1 Combàter es conductes de risc tara proteccion des pedons (per exemple: es infraccions des conductors des diferents tipus de veïculs que meten en perill era integritat des pedons, o ben es infraccions relacionades damb er incompliment des semafòrs e es passi de pedons, atau com vigilar es conductes antirreglamentàries qu'originen perjudicis as personas, èca.).

2.2.3 Fomentar mesures de proteccion des pedons en zòna interurbana

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; es policies locals; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es associacions de victimas e d'autres entitats publiques e privades.

- 2.2.3.1 Planificar camins lateraus, vorèes tà pedons o rutes alternatives enes vies interurbanes on i age ua cèrta intensitat de transit de pedons
- 2.2.3.2 Estudiar hèr obligatòri er emplec d'elements reflectors e d'enlumenat tà circular a pès pes vies interurbanes

2.2.4 Promòir era incorporacion enes veïculs de dispositius de seguretat - ADAS tara proteccion des pedons

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit; Empresa e Coneishement; Politiques Digitaus e Administracion Publica; deputacions; ajuntaments; entitats locaus e d'aves entitats publiques e privades.

2.2.5 Potenciar era educacion viària tara mobilitat segura e sostenibla sus es risqui e comportaments des pedons tara milhora dera seguretat

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Educacion; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); es policies locaus; deputacions; ajuntaments; entitats locaus e d'aves entitats publiques e privades.



2.3 Ciclistes: eth rèpte de potenciar er emplec dera bicicleta sense qu'aumènte era accidentalitat

2.3.1 Fomentar es activitats comunicatives, educatives e de formacion der us dera bicicleta

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); es policies locaus; deputacions; ajuntaments; entitats locaus; d'aves entitats publiques, privades e associacions.

- 2.3.1.1 Ampliar es activitats formatives sus er emplec dera bicicleta
- 2.3.1.2 Conseguir qu'era educacion tara mobilitat segura e sostenibla en emplec dera bicicleta sigue presenta en curriculum escolar tar alumnat d'educacion primària e segondària
- 2.3.1.3 Estudiar era implantacion de sancions a ciclistes equivalents ara assistència obligatòria a sessions de formacion e conscienciacion
- 2.3.1.4 Collaborar damb òrgans nacionaus e internacionaus de promocion dera bicicleta e damb d'aves institucions publiques e privades
- 2.3.1.5 Hèr campanhes tà promocionar er emplec dera bicicleta

2.3.2 Regular eth ciclisme, investigar era accidentalitat e combàter era indisciplina viària

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Català de Transít e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Salut (Subdirecció Generala de Drogodependències); es policies locals; deputacions; ajuntaments e entitats locals.

- 2.3.2.1 Hèr prepauses legaus tara bicicleta tà milhorar-ne era seguretat
- 2.3.2.2 Promòir er emplec d'elements de seguretat com eth casc e er emplec der enlluminat de dia
- 2.3.2.3 Elaborar estudis e informes que mos perméten conéisher damb més detalh es causes d'accidentalitat des ciclistes e caracterizar era sua mobilitat
- 2.3.2.4 Combàter era indisciplina viària tant des ciclistes com dera rèsta de persones usatgères dera via ena sua interacció damb es ciclistes e establir contròls específics e integraus damb er objectiu de redusir era accidentalitat

2.3.2 Crear infraestructures ciclables tà garantir un hilat contunhat

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Català de Transít e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educació; es policies locals; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'ales entitats públiques e privades.

- 2.3.3.1 Revisar er espaci destinat ar usatgèr dera bicicleta en entorns urbans tà evitar conflictes damb es autes persones usatgères dera via pública (veïculs motorizats, pedons e persones usatgères de veïculs de mobilitat personau)
- 2.3.3.2 Potenciar era creació d'un hilat pedalable interurban connectat eth quau connecte diferents poblacions mejançant carrils bici
- 2.3.3.3 Estudiar era implantació de vies segregades en que circulen diferents formes de transport en fonció de paràmetres com velocitat, vulnerabilitat, risc tà tresaus e maniobrabilitat



2.4 Motoristes: com millorem la seva seguretat?

2.4.1 Promoure la formació continuada amb la realització d'activitats formatives d'actualització i reciclatge

Agents implicats: departaments d'Interior a través del Servei Català de Trànsit i la Direcció General de la Policia; Treball, Afers Socials i Famílies; Salut (Subdirecció General de Drogodependències); les policies locals; diputacions; ajuntaments; entitats locals i d'altres entitats públiques i privades.

- 2.4.1.1 Fomentar la formació viària dels motoristes i la del restant de persones usuàries de la via en relació amb la seva interacció amb els motoristes
- 2.4.1.2 Revisar les condicions, l'experiència i els requisits que se requereixen per conduir motocicletes de diferents categories
- 2.4.1.3 Fer campanyes de comunicació i sensibilització adreçades als diferents col·lectius de persones usuàries de la motocicleta segons el tipus de mobilitat (urbana, d'oci i/o compartida, persones usuàries de serveis de mobilitat compartida, etc.)

2.4.2 Incidir en la millora de l'infraestructura viària i de protecció dels motoristes

Agents implicats: departaments d'Interior a través del Servei Català de Trànsit i Territori i Sostenibilitat; diputacions; ajuntaments; entitats locals i d'altres entitats públiques i privades.

- 2.4.2.1 Millorar la seguretat de les carreteres en què afecta als motoristes en tot instal·lar sistemes de protecció i garantir unes bones condicions de manteniment de l'infraestructura
- 2.4.2.2 Estudiar la implantació de diferents vies de segregació de carrils per als motoristes

2.4.3 Fomentar sistemes de seguretat passiva e activa tàs mòtos e es motoristes

Agents implicats: departaments d'Interior a través deth Servici Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneixement (Subdirecció Generala de Seguretat Industriau); Salut (Subdirecció Generala de Drogodependències); es policies locals e d'altres entitats públiques e privades.

- 2.4.3.1 Promòir equipaments de protecció segurs tàs motoristes e es sòns acompanyants
- 2.4.3.2 Invertir ena innovació de sistemes de seguretat activa tà motocicletes
- 2.4.3.3 Afavorir era renovació deth parc mobil de motocicletes e ciclomotors tà incorporar auanci en seguretat e promòir es desplaçaments més sostenibles
- 2.4.3.4 Fomentar qu'es veïculs pesants se dòten damb sistemes de seguretat d'ajudes ara conducció tara protecció de collectius vulnerables com motoristes o pedons

2.4.4 Combàter era indisciplina viària

Agents implicats: departament d'Interior a través deth Servici Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Salut (Subdirecció Generala de Drogodependències); diputacions; ajuntaments; entitats locals e es policies locals.

- 2.4.4.1 Combàter es conductes de risc per part des motoristes e es dera rèsta de persones usatgères dera via de cara ad aquest collectiu



2.5 Efèctes der envielhiment dera població ena mobilitat e era seguretat viària

2.5.1 Establir un programa de formació contunhada sus mobilitat segura e sostenibla pendent tot eth cicle vitau

Agents implicats: departaments d'Interior a través deth Servici Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Salut; diputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'altres entitats públiques e privades.

- 2.5.1.1 Establir un sistema de formacion contunhada adreçada ara gent grana que les ajude a melhorar es sues aptituds e actituds ena conduccion
- 2.5.1.2 Amiar a tèrme accions formatives especificas tara gent grana tant enes centres d'obtencion e renovacion deth permís de conduir com enes casaus de gent grana o enes centre civics, damb er objectiu de melhorar era seguretat enes sòns desplaçaments
- 2.5.1.3 Estudiar e proposar milhores as pròves de renovacion deth permís de conduir en foncion des capacitats fisiques e cognitives des persones

2.5.2 Actuar enes infraestructures tara proteccion dera mobilitat dera gent grana

Agents implicats: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Famílies; Salut; deputacions; ajuntaments; entitats locaus; es policies locaus e d'altres entitats publiques e privades.

- 2.5.2.1 Reordenar er espaci urban, auent en compde era tendència ar envielhiment progressiu dera poblacion, incorporant es besonhs especifics de mobilitat dera gent grana ath dessenh present e futur des pòbles e ciutats

2.5.3 Estudiar nau requisits de circulacion tà garantir era mobilitat dera gent grana e era seguretat viària

Agents implicats: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Famílies; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); deputacions; ajuntaments; entitats locaus; es policies locaus e es associacions de víctimes.

2.5.4 Impulsar es mesures d'ajudes ara conduccion, especiaument en veiculs pesants e en transport public tà previer es atropelhaments de pedons

Agents implicats: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Famílies; deputacions; ajuntaments; entitats locaus; es policies locaus e d'altres entitats publiques e privades.

Èish 3 - Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa tà involucrar a tota era societat

Dauant deth cambi de paradigma qu'ei en tot produsir-se ena mobilitat e des rèptes e oportunitats qu'en deriven, atau com tà hèr frònt ara situacion d'emergéncia climatica en que mos trapam, cau destinar esfòrci e elaborar ua estrategia comunicativa e de sensibilizacion que promòigue cambis sociaus e culturaus reaus que resulten en ua mobilitat mès sostenibla, activa, saludaba e segura.

Frut deth procès participatiu tara elaboracion d'aguest Pacte, s'a hèt clar eth besonh d'un cambi ena forma de transméter era informacion sus seguretat viària e mobilitat sostenibla: cau hè'c d'ua forma mès transversau e adaptada as nauï canaus de comunicacion, com es hilats sociaus, tà poder arribar de forma mès rapida e eficaç as diuèrsi collectius de persones usatgères dera via publica e especificament ad aqueres mès vulnerables.

Mès non sonque cau amplificar es canaus e es manères de comunicar, senon qu'auem de reinterpretar era estrategia comunicativa mès enlà der hèt comunicatiu intrinsèc. Comunicar en sentit ampli ei èster conscient deth messatge que receben es ciutadans pendent tot eth cicle vitau, pendent tot eth periòde educatiu e formatiu.

Enes darrèri tempsi s'a detectat ena ciutadania un reforçament positiu der emplec responsable dera via e des conductes civiques, çò qu'a permetut de deishar de situar era atencion exclusivament en aqueres conductes minoritàries qu'incomplissen es normes de seguretat viària. Per açò, a mès de realizar campanhes de conscienciacion sus es conseqüéncias des conductes imprudentes, cau destacar encara mès aqueres actituds e comportaments positius quant ara conduccion. Un aute airau a potenciar son aqueres accions comunicatives qu'incentiven es formes de mobilitat sostenibla, com anar a pè, en bicicleta, en transpòrt public o en patinet, de forma segura.

Cau trabalhar tà hèr arribar un messatge de seguretat viària e mobilitat sostenibla ara poblacion que sigue transversau e qu'interpèlle a tota era societat, eth quau a d'incidir ena seguretat de totes es persones usatgères dera via e non sonque ena des conductors e conductores. En aquest sens, com a exemple, des des institucions s'a de contunhar vigilant tà qu'es messatges publicitaris des fabricants de coches e motocicletes non donguen ua imatge positiva dera velocitat, ne que sigue de forma subliminai, com tanben evitar contenguts que vulnèren es drets d'ua part dera poblacion o que legitimen es desigualtats de genre e que son contraris as valors dera nòsta societat.

D'un aute costat, destacar era importància de potenciar es sinèrgies comunicatives entre es diferents actors involucrats ena mobilitat e establir mecanismes de participacion tà poder trabalhar amassa administracion e societat civiu tà èster mès eficients en ua responsabilitat compartida ena mobilitat. Cau crear dinàmiques mès solides entre es diferents administracions, entitats e mejans de comunicacion, associacions e empreses que trabalhen dirècta o indirèctament enes airaus dera mobilitat sostenibla, era seguretat viària e eth transit damb er objectiu de transmèter eth cambi enes patrons de mobilitat existents.

En quinsevolh cas, cau contunhar en tot reforçar er airau dera educacion e era formacion viària coma pilar basic tà assolir un cambi culturau, tanben ena mobilitat, e per aquesta rason ei important d'estener-la prumèr enes escoles e instituts: en tot inclòir mès contenguts de mobilitat segura e sostenibla en curriculum tà fonamentar eth desenvolupament d'abits e conductes de mobilitat responsables e damb un enfocament des dera perspectiva de genre. Cau compdar damb un modèl pedagogic qu'inclòigue contenguts informatius, conceptuaus, era experimentacion, era practica e eth descubrimient, sense es quaus non s'adquirissen es competències en mobilitat. A mès, çò que s'apren a d'anar acompanyat de çò que se viu e per açò cau impulsar es camins escolars e un entorn des equipaments educatius que consoliden aquesta vision, en tot permèter er accés tath centre d'ua manèra segura e accessible.

Tanben cau impulsar era formacion contunhada des conductors e conductores, e adaptar aquesta formacion as nauas rèptes dera mobilitat tà que poguen millorar es sues competències e actualizar es sòns coneishements en relacion damb es nauas tecnologies e es nauas formes de mobilitat. Atau madeish, er aprentissatge contunhat non a de limitar-se sonque as conductors e conductores de veïculs senon que tanben ei essenciau educar e conscienciar sus ua mobilitat segura e sostenibla a tota era ciutadania, independentament deth mejan de transport qu'empleguen, incidint especialment enes nauas formes de mobilitat, com es veïculs de mobilitat personau.

Un aute aspècte a repensar ei eth tractament des infractors qu'incomplissen de forma reiterada era normativa que hè referència ara conduccion jos er efècte der alcohol, d'autes drògues o psicofarmac. Enquith moment, eth tractament que reciben ei formatiu, mès se requerís abordar era problematica d'ua forma integrau en tot inclòir-i mesures terapeutiques aplicades des dera airau sanitari. Açò requerís ua revision dera normativa e hèr prepauses de reforma en airau legau.

Quauqui exemples de possibles accions a impulsar serien era realizacion d'ua avaloracion tà detectar possibles conductes de risc en moment de renair eth permís, era creacion d'un registre de conductors e conductores que per causes medicas non siguen en condicions de conduir sense qu'açò compòrte cap accés ath sòn istoriau medicau, o era substitucion des sancions economicas pera realizacion de còrs de formacion e sensibilizacion o d'autes mesures de tractament, se se considèra de besonh.

Per çò que hè as centres de formacion tara obtencion deth permís de conduir ei essenciau seguir trabalhant tà potenciar era milhora dera sua qualitat damb er impuls d'accions com eth sagèth d'autoescòles de qualitat, e er establiment de mecanismes d'avaloracion e contròl, sense desbrembar era promocion dera formacion e eth reciclatge des sòns formadors damb era creacion, per exemple, d'ua ofèrta d'activitats formatives de perfeccionament o era promocion d'ua titulacion especifica de professor de seguretat viària.

Era estrategia comunicativa, finaument, non pòt desbrembar era seguretat laborau viària e eth cambi modau e intermodau enes desplaçaments vinculats ath lòc de trabalh. En aguesta linha, ei important seguir trabalhant tà incorporar aquest airau as plans de prevencion de risqui laboraus e potenciar eth desenvolupament des plans de desplaçament d'empresa, es quaus an de devier utisi basics tara promocion e difusion dera mobilitat segura e sostenibla e era formacion e conduccion eficienta tant enes desplaçaments tà anar o tornar deth trabalh com enes desplaçaments pendent era jornada laborau.

Se se vò arténher ua mobilitat laborau mès sostenibla, ei indispensable des des institucions publiques fomentar es desplaçaments tà anar e tornar deth trabalh en mejans de transpòrt sostenibles, atau com er us deth transpòrt public. Per açò ei important era creacion de parcatges dissuasius enes estacions de transpòrt public e dotar er hilat de transpòrt public existent d'ua milhor capacitat de responsa as besonhs des desplaçaments laboraus e de milhores com es relatives ara freqüència de pas, per exemple, enes poligons industriaus. En cas qu'eth centre de trabalh non dispòse d'ua connexion damb eth transpòrt public o aguesta sigue deficiente, a part d'emprèner totes aqueres accions de besonh tà millorar aquestes situacions, tanben se pòt impulsar era opcion deth veïcul compartit o es servicis de mobilitat compartida a demanda des persones usatgères.

Tanben a efèctes positius ena mobilitat era tendéncia creishenta a naues formes d'organizacion deth trabalh, com pòt èster eth teletrabalh, que contribuïssen a ua racionalizacion e a un descens dera mobilitat, damb es consegüenti beneficis mèdiambientaus e de seguretat viària que compòrten.

Per tot açò, pren importància trabalhar sus es subèishi e linhas estrategiquas que seguïssen:



3.1 Sinergies comunicatives tà incidir més eficientament en ua responsabilitat compartida ena mobilitat

3.1.1 Incrementar es campanyes comunicatives de sensibilizacion tà ua mobilitat segura e sostenible

Agents implicats: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut; Trabalh, Ahers Sociaus e Familhes; Justícia; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals; er Institut Catalan des Hemnes e d'aves entitats publiques e privades.

- 3.1.1.1 Articular en ambit comunicatiu un discurs damb un enfocament non sonque centrat enes conseqüències e eth perill d'adoptar conductes de risc, senon tanben ena actitud positiva de responsabilitat compartida e compatible per part de totes es persones uatgères dera via
- 3.1.1.2 Amiar a tèrme campanyes de comunicacion, a trauc des mejans de comunicacion e des hilats sociaus, qu'incativen ese formes de mobilitat segura, activa e sostenible
- 3.1.1.3 Difóner un messatge de seguretat viària e mobilitat sostenible adaptat a totes es persones usatgères dera via
- 3.1.1.4 Aumentar es messatges de seguretat viària enes mejans de comunicacion
- 3.1.1.5 Hèr accions tà promòir qu'es *crash test* realizats pes marques de veïculs inclòguen *dummies* de forma equitativa
- 3.1.1.6 Programar campanyes de promocion dera conduccion collaborativa dauant dera conduccion competitiva

3.1.2 Difóner coneishement e messatges de mobilitat sostenible e segura per miei dera participacion e collaboracion d'universitats e instituts scientifics, e en eveniments e jornades

Agents implicats: departaments d'Interior a trauc deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut; Trabalh, Ahers Sociaus e Familhes; Justícia; er ATM; deputacions; ajuntaments; es policies locals e d'aves entitats publiques e privades.



3.2 Estrategia formativa tàs mainatges e joeni en actuau e futur modèl de mobilitat

3.2.1 Impulsar era educacion en un futur modèl de mobilitat enes centres escolars, instituts, centres formatius e universitats

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'altres entitats publiques e privades.

- 3.2.1.1 Incorporar ath curriculum educatiu ua formacion en seguretat viària adaptada a cada nivèu
- 3.2.1.2 Integrar d'ua manera transversau era formacion en competències basiques de mobilitat sostenible, segura e saludable damb prepauses educatives tà mainatges e joeni
- 3.2.1.3 Potenciar era formacion des professionaus que trabalhen ena educacion tara mobilitat segura e sostenible
- 3.2.1.4 Collaborar damb es administracions, organizacions e entitats publiques e privades tà estèner era educacion tara mobilitat segura e sostenible
- 3.2.1.5 Promòir es competències en mobilitat segura e sostenible laguens deth marc des estudis de pedagogia, psicologia, magistèri, entre d'altres, tara adquisicion d'aguestes competències enes futurs nauis educadors, professorat e formadors

3.2.2 Promòir ua mobilitat activa, segura e sostenible enes escòles e realizar un manifest en defensa d'aguesta mobilitat

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Salut; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats publiques e privades.



3.3 Er aprentissatge pendent eth cycle vitau dauant des risqui e besonhs dera mobilitat segura, sostenibla e saludabla

3.3.1 Impulsar era formacion contunhada pendent tot eth cycle vitau

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Educacion; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Salut; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'aves entitats publiques e privades.

- 3.3.1.1 Promòir ua formacion contunhada en seguretat viària e mobilitat sostenibla, pendent tot eth cycle vitau des persones, de caractèr experienciá, auent en compde es diferents collectius a qui se dirigís e es diferents formes de mobilitat pes que òpten
- 3.3.1.2 Adaptar era formacion viària as naues tecnologies aplicades ara mobilitat tà poder hèr-ne us de forma segura

3.3.2 Impulsar era formacion en matèria de transport

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependéncias); er ATM; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'aves entitats publiques e privades.

- 3.3.2.1 Difóner informacion sus era normativa de transpòrts

3.3.3 Hèr difusion sus es risqui mèdiambientaus e es factors de risc ena conduccion mejançant campanhes comunicatives de sensibilizacion

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Salut; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es policies locals e d'aves entitats publiques e privades.

- 3.3.3.1 Difóner informacion sus es risqui mèdiambientaus mejançant campanhes comunicatives de sensibilizacion



3.4 Era formacion des conductors e conductores adaptada as nauï rèptes dera mobilitat

3.4.1 Implantar un modèl integrau de formacion de conductors e conductores tà ua mobilitat segura e sostenibla que combine era educacion en valors e era formacion experiencial

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Salut; es policíes locaus e d'aures entitats públiques e privades.

- 3.4.1.1 Formar es conductors e conductores enes rèptes que representen es naues formes de mobilitat e hèr prepauses tà modificar es contenguts formatius
- 3.4.1.2 Promòir era introduccion d'accions formatives de reciclatge des conductors e conductores ena renovacion deth permís de conduir, que les permete d'actualizar es sòns coneishements e adaptada as nauï rèptes dera mobilitat

3.4.2 Potenciar era milhora dera qualitat des centres de formacion e des sòns professionaus

Agents implicats: departament d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit; d'aures entitats públiques e privades.

- 3.4.2.1 Incentivar era excellencia enes centres de formacion e renovacion deth permís de conduir damb er impuls de mecanismes com eth distintiu d'autoescòles de qualitat

3.4.3 Promòir era formacion e eth reciclatge des formadors d'autoescòles

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit; Educacion; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); er Institut Catalan des Hemnes e d'aures entitats públiques e privades.

- 3.4.3.1 Promòir era creacion d'ua titulacion especifica de professor de seguretat viària emmarcada laguens deth sistèma educatiu reglat
- 3.4.3.2 Fomentar eth reciclatge e era actualizacion de coneishements deth professorat e personau des autoescòles a traucès d'un plan de formacion deth centre
- 3.4.3.3 Inclòir es coneishements de perspectiva de genre ena formacion deth professorat des autoescòles
- 3.4.3.4 Promòir era profession de professorat d'autoescòles a fin que non sigue ua profession tan masculinizada



3.5 Mesures preventives e de contròl dauant es conductes infractores e reincidententes

3.5.1 Abordar era problematica des conductors e conductores reincidententes auent en compte es possibles problèms d'addiccion e era sua intervencion terapeutica

Agents implicats: departaments d'Interior a traucès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Salut (Subdireccion Generau de Drogodependències); Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Justícia e d'autres entitats publicas e privades.

- 3.5.1.1 Detectar possibles conductes de risc en moment de renair eth permís de conduir, a traucès dera realizacion d'ua avaloracion de deteccion de risqui, tà identificar possibles problematiques o informar des factors de risc existenti

3.5.2 Promòir naues mesures en sensibilizacion e reeducacion viàries

Agents implicats: departaments d'Interior a traucès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Salut; Justícia; es policies locals e d'autres entitats publicas e privades implicades

- 3.5.2.1 Fomentar ua millhora dera eficàcia des corsi de formacion en sensibilizacion e reeducacion viària
- 3.5.2.2 Potenciar era realizacion de corsi de formacion e sensibilizacion en substitucion ar establiment de sancions economiques
- 3.5.2.3 Estudiar e prepausar er establiment de mecanismes de refòrç positiu tàs conductors e conductores non infractors
- 3.5.2.4 Proposar mesures adreçadas a conductors e conductores reincidents com era realizacion de trabalhs en benefici dera comunautat o era limitacion ena renovacion deth permís tà conduir enes casi des multireincidents
- 3.5.2.5 Avalorar eth sistèma de punts e era sua incidéncia enes infraccions des normes de seguretat viària

3.5.3 Difóner es conductes reincidentes que meten en perilh era seguretat des persones

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion

Generau dera Policia; Salut; Justícia; es policies locals e d'autres entitats publicques e privades.

- 3.5.3.1 Amiar a tèrme campanyes de sensibilizacion sus es conseqüéncias dera reincidéncia en conductes que meten en perilh era seguretat ena mobilitat des persones



3.6 Incrementar es accions tà millhorar era seguretat laborau viària

3.6.1 Potenciar era mobilitat sostenibla e era seguretat laborau viària enes empreses

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Salut; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Territòri e Sostenibilitat; Politiques Digitaus e Administracion Publica; Presidéncia; er ATM; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'autres entitats publicques e privades implicades.

- 3.6.1.1 Integrar era seguretat laborau viària enes plans de prevencion de risqui laboraus
- 3.6.1.2 Elaborar ua guida tara gestion des desplaçaments enes empreses per rasons de trabalh
- 3.6.1.3 Impulsar es plans de desplaçament d'empresa (PDE) tà optimizar era mobilitat des treballadors, afavorint er emplec de mejans de transpòrt alternatius eth veïcul privat, e racionalizant er emplec deth coche
- 3.6.1.4 Impulsar es plans de mobilitat especifics tàs poligons industriaus e zònes d'activitat economica qu'ac requerisquen tà afavorir era mobilitat obligada segura e sostenibla
- 3.6.1.5 Contribuïr a crear un entorn de trabalh mès saludable e mès flexible damb ua major conciliacion dera vida laborau e familhara potenciant era modalitat de teletrabalh
- 3.6.1.6 Promòir er emplec de mejans de transpòrt sostenibles enes desplaçaments as lòcs de trabalh

3.6.2 Obtenir un millhor coneishement des accions laboraus de transit (pendent era jornada de trabalh e tà anar o tornar deth trabalh) d'acòrd damb es naues caracteristiques dera accidentalitat

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Salut; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'aures entitats publicques e privades implicades.

- 3.6.2.1 Conéisher millhor era casuistica des accidents laboraus de transit tà poder préner mesures tara sua prevencion

3.6.3 Promòir era formacion en seguretat laborau viària

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Salut; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'aures entitats publicques e privades implicades

- 3.6.3.1 Dessenhar e promòir còrsi de seguretat laborau viària ajustats as besonhs des collectius especifics
- 3.6.3.2 Amiar a tèrme campanhes de sensibilizacion enes empreses sus es formes de transpòrt mès sostenibles, segures e saludables tà promòir eth cambi modau enes desplaçaments ath lòc de trabalh

Èish 4 - Desvolopar un espaci de cooperacion estrategica entre es sectors implicats ena mobilitat inteligente



Frut dera aparicion de nau mejans de transpòrt damb combustibles mès sostenibles qu'es procedenti des derivats deth petròli, deth desvolopament des naues tecnologies aplicades ara conduccion e deth nau concèpte dera mobilitat coma servici, se deriven un seguit de rèptes e oportunitats qu'an de servir tà impulsar ua mobilitat inteligente, automatizada e mès respectuosa damb eth mèdi ambient e era salut des persones.

Es veïculs electric, en aquest sens, s'an convertit en ua des apòstes mès clares, de cara ar emplec de hònts d'energia renovables en sector deth transpòrt. Er emplec dera electricitat coma hònt de combustion presente molti auantatges quant ara emision de gasi contaminants, tostemp que provengue de hònts renovables, e ena milhora dera qualitat mèdiambientau enes nuclèus urbans.

Non obstant, maugrat era tendéncia ara electrificacion dera mobilitat, aué en dia era fabricacion e comercializcaion d'aquest tipe de veïculs ei encara incipienta. Enes pròplèus ans se preve un increment dera sua aufèrta en mercat, damb un abaratiment des prètzi, e ua expansion massiva d'aquest tipe de veïculs en consonància damb ua major consciéncia mèdiambientau des persones usatgères, era quau se valore cada viatge mès ena decision de compra d'un veïcul.

Tara milhora dera eficiència enrgetica des veïculs de motor tanben calerà fixar-se non solet enes veïculs que consumisquen energia electrica, senon tanben en aqueri d'auto qu'impliquen beneficis mèdiambientaus en comparacion damb es de combustion, com son es d'idrogèn o ibrids, tà minimizar er us des combustibles derivats deth petròli en camin tara descarbonizacion dera mobilitat, auent en compde priorizar es que presenten un menor impacte sus era contaminacion atmosferica.

Toti aguesti punts auràn d'interrelacionar-se damb era mobilitat actuau, actuant enes problematiques existentes e hènt frònt a condicionants com era baisha aucupacion des veïculs, es desplaçaments èxtra que se genèren enes ciutats damb era cerca de parcatge o era carga d'energia, saiant d'afavorir era multimodalitat entre es mòdes energeticament e ambientaument mès sostenibles.

A mès, calerà un cambi cultural reau ena priorizacion des formes de transpòrt en tot dar mès importància ath transpòrt public e ara mobilitat activa per dauant des veïculs de motor.

En aquest debat social, cau destacar es trabalhs ja desplegats peth Govèrn en Pacte Nacionau tara Transicion Energetica, qu'establís un seguit de directritzes tà auançar entà un nau modèl energetic basat ena reduccion dera dependència deth consum de combustibles fossils e potenciant er emplec d'energies renovables.

Aguest document dèishe clar que, dauant er scenari futur de desenvolopament massiu des tecnologies de produccion d'energia electrica renovabla e de creishement dera demanda electrica, associada ath veïcul electric, e damb era definicion d'un marc regulador e tecnic adient, eth sistèma electric de Catalonha aurà d'aumentar significativament era capacitat des sues resèrves d'energia electrica, en tot potenciar eth desenvolopament de sistèmes d'emmagatzematge e distribucion d'energia electrica a grana, mejana e petita escala e incrementant es interconnexions electricques per çò que hè ara sua distribucion damb hònts d'energia renovables. Aguest desplegament de generacion e d'emmagatzematge d'energia electrica renovabla comportarà amiar a tèrme importantes inversions en hilats de transpòrt e distribucion d'energia electrica.

Tanben era Lei 16/2017, der 1 d'agost, deth cambi climatic, especificque qu'eth 30% de renovacion deth parc de veïculs sigue electric en 2025 e manifèste era intencion deth Govèrn dera Generalitat de promòir es mesures de besonh en sector dera automocion tà qu'es veïculs motorizats nau non siguen de combustion intèrna fossila a compdar de 2030. A mès, especificque qu'aguestes prioritats les calerà arténher damb eth desenvolopament e impuls d'ua estrategia catalana d'infraestructures de recarga deth veïcul electric.

De hèt, era disponibilitat de punts de carga ei clau tath desenvolopament deth veïcul electric. Cau emfatizar era importància dera adaptacion des infraestructures tath veïcul electric dauant deth besonh de crear punts d'emmagatzematge e subministrament que donguen responsa ath sistèma de mobilitat deth futur. Dera madeisha manèra, calerà trabalhar ena milhora deth temps de carga des veïculs tà que devenguen ua solucion competitiva respècte deth consum de combustibles fossils, atau com per çò que hè ara sua vida utila e era milhora dera durada des bateries.

Atau donques, tà qu'eth veïcul electric sigue ua opcion de mobilitat cada viatge mès estenuda mos trobam damb eth rèpte, entre d'audi, d'augmentar-ne era autonomia e millorar-ne era eficiència energetica, e afrontar eth rèpte deth reciclatge o reutilizacion des bateries sustot quant as components com eth liti, tà evitar es risqui mèdiambientaus que pòden suposar.

D'un aute costat, aquest debat mèdiambientau e de cambi ena ofèrta deth mercat cap a opcions mès sostenibles ei dirèctament vinculat ara aparicion de nau operadors privats enes sistèmes de gestion deth transit e era mobilitat. Er impacte dera nomenada *Mobility as a Service* (MaaS), aquesti nau operadors de mobilitat apuntats sus sistèmes de transport intelligents e naues tecnologies de gestion e informacion, devien ua oportunitat en camin cap a ua major eficiència e sostenibilitat enes pautes de mobilitat.

Cau destacar era importància d'impulsar servicis de mobilitat integrats perque permeten entèner era mobilitat en Catalonha com un sistèma globau, que proporcione era informacion mès adienta en cada cas e tà cada usatgèr, damb er objectiu comun d'arténher entre toti ua mobilitat mès sostenibla, saludabla e segura. Ei evident qu'es naues formes de mobilitat emergentes auràn un papèr clau enes tempsi futurs, com tanben ac haràn eth desenvolopament de naues tecnologies que permeten hèr arribar mès rapidament e a un conjunt dera poblacion mès grana tota era informacion disponibla en temps reau.

Ei important, en aquest sens, afavorir des des administracions publiques era accessibilitat d'aguestes donades de mobilitat en un sistèma dubèrt en marc des objectius generics de transparència que s'implanten enes darrèrs ans, mès inclús des deth punt de vista qu'era disponibilitat d'aguestes donades revertís dirèctament en benefici deth ben comun a favor d'uns desplaçaments mès segurs e fluïds.

A mès calerà desenvolopar normes especificques que permeten tant a operadors privats com ara Administracion publica regular era informacion e es donades existents, damb era consecucion d'un nau sistèma çò mès transparent possible e evitant era creacion de monopòlis.

Eth modèl de mobilitat futur basat en veïcul autonòm e connectat implicarà en quinsevolh cas un cambi radica en concèpte de mobilitat com l'auiem entenut enquia ara. Des d'ua perspectiva sociala, aquest cambi pòt presentar molti auantatges en relacion as externalitats negatives tradicionaus deth sistèma de mobilitat, com son era accidentalitat e era congestion deth transit, e contribuirà a ua major eficiència energetica e ambientau. Atau madeish tanben pòt provocar cambis quant ara organizacion deth temps, perque se dispòse de temps liure enes desplaçaments entara realizacion d'activitats laboraus o ludiques.

Des dera perspectiva dera accidentalitat, era eliminacion deth factor uman coma causa d'un accident pòt suposar ua eradicacion guaireben totau des sinistres viaris. De hèt, en un orizon totaument automatizat, era accidentalitat serie causada non peth factor uman senon per un mau foncionament des veïculs o per factors extèrns com es relatius as condicions meteorologiques o a factors relacionats damb era ciberseguretat, damb eth cambi que tot açò represente respècte dera responsabilitat civiu ena conduccion.

Era mobilitat autonòma e connectada presente, per tant, ua sèrie d'auantatges mès tanben importanti rèptes entre es quaus emergís, entre d'auti, a mès deth desvolopament des tecnologies intelligentes que la possibiliten, eth besonh d'adaptacion des infraestructures, especiaument en çò que respècte ara inversion e gestion des vies, considerant era possibilitat de realizar collaboracions publicoprivades e eth besonh d'establir protocòus de seguretat tà hèr frònt as possibles atacs cibernetics, e er establiment d'ua normativa e regulacion ath respècte.

Eth desvolopament e era aplicacion dera tecnologia der internet des causes (*Internet of things*) ena mobilitat proporcione era intelligència digitau e era automatizacion de besonh tath desvolopament deth veïcul autonòm e connectat. Igualment possibilite era mobilitat coma servici e autament a un gran potenciau de milhora ena mobilitat e era gestion deth transit aplicada as veïculs connectadi e autonòms, as infraestructures, ath transpòrt public e ara gestion deth transit enes *smart cities*.

Era transicion tà ua mobilitat autonòma en tot cas a d'èster e serà graduau, com ja establís eth Departament de Transit de Carretères dera Administracion Nacionau de Seguretat de Transpòrt d'Estats Units (NHTSA), qu'a definit cinc fases tara sua implantacion, que van des dera fasa 1, ena quau mos trapam en part aué en dia, on un nombre creishent de veïculs dispòse d'un seguit d'ajudes automatizadas tara conduccion, passant pes fases 2 e 3, on eth veïcul ei capable d'actuar de forma independenta en determinades situacions, encara que se requerisque era atencion contunhada deth conductor, enquias fases 4 e 5, enes quaus s'anarà redusint era supervision umana enquia desaparéisher deth tot.

En definitiva, cau auer en compde que tara gestion deth periòde de transicion enquia arténher ua mobilitat totaument automatizada, calerà un cambi de mentalitat social que permete integrar era mobilitat autonòma e connectada ena societat actuau, sense devier ne un problèma de seguretat viària ne un problèma d'exclusion social.

Per açò, cau seguir trabalhant tà definir eth futur modèl de mobilitat d'acòrd damb es següenti subèishi, des quaus deriven es següentes linhas estrategiques:



4.1 Era milhora dera eficiéncia energetica des veïculs de motor. Era electrificacion dera mobilitat

4.1.1 Promòir factors energetics e tecnologicis tà ua mobilitat mès sostenibla

Agents implicats: departaments d'Interior a traucèrs deth Servici Catalan de Transit; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement (Institut Catalan d'Energia - Direccion Generau d'Indústria); era Agéncia Catalana d'Energia; er ATM e d'auces entitats publiques e privades.

- 4.1.1.1 Fomentar era diversificacion dera ofèrta energetica sostenibla potenciant, a mès deth veïcul electric, er emplec de d'auis veïculs que foncionen damb energies renovables •
- 4.1.1.2 Promòir era recèrca de naues tecnologies destinades a redusir er impacte ambientau dera mobilitat

4.1.2 Impulsar era mobilitat damb mòdes energeticament e ambientaument mès eficients

Agents implicats: departaments d'Interior a traucèrs deth Servici Catalan de Transit; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement (Institut Catalan d'Energia - Direccion Generau d'Indústria); er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'auces entitats publiques e privades.

- 4.1.2.1 Potenciar eth veïcul electric e es millores relatives ath temps de carga e dera durada des bateries
- 4.1.2.2 Crear un hilat d'infraestructures abilitades tath veïcul electric damb era extension de punts de carga e electrolinères per tot eth territori
- 4.1.2.3 Optimizar eth sistèma de revision tecnica de veïculs tà arténher ua mobilitat límpia
- 4.1.2.4 Impulsar era multimodalitat damb sistèmes energeticament mès eficients



4.2 Era mobilitat coma servici (MaaS). Sistemes de transport intelligents e naues tecnologies tara milhora dera gestion e dera informacion de transit. Era oportunitat des nau operators privats enes sistemes de gestion deth transit

4.2.1 Impulsar era mobilitat coma servici

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit; Territori e Sostenibilitat; Politiques Digitals e Administracion Publica; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats publicas e privades.

- 4.2.1.1 Impulsar plataformes integradores de servicis de mobilitat (MaaS) adaptades as diferents realitats territorials de Catalonha e as diferents perfils e besonhs de mobilitat des ciutadans, atau com ath transport de mercaderies
- 4.2.1.2 Fomentar des dera Administracion era gestion d'operadors privats coma proveïdors d'informacion ara ciutadania e ara Administracion publica, establint ua concertacion entre sector public e privat en çò que tanh ara regulacion e transparéncia des donades que compartissen
- 4.2.1.3 Adaptar es servicis de mobilitat as diferents perfils de personas usatgères en relacion damb es veïculs qu'empleguen e tanben respècte dera mobilitat derivada deth transport de mercaderies

4.2.2 Desenvolopar sistemes de gestion e d'informacion deth transit

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement (Subdireccion Generau de Seguretat Industriau); Politiques Digitals e Administracion Publica; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats publicas e privades.

- 4.2.2.1 Potenciar un cambi culturau qu'afavorisque era adaptacion social en relacion ar emplec de sistemes intelligents aplicadi ara mobilitat, incidint en airau educatiu en ua mobilitat responsable adaptada as naues tecnologies e as naues formes de mobilitat
- 4.2.2.2 Estimular eth desenvolopament de sistemes intelligents d'informacion tara gestion deth transit damb incorporacion de naues tecnologies
- 4.2.2.3 Fomentar era difusion d'informacion relevanta tath conductor damb er objectiu de millorar era seguretat viària
- 4.2.2.4 Promòir eth desenvolopament de milhores tecnologies ena conduccion tara milhora dera seguretat viària



4.3 Es rèptes dera mobilitat autonòma e connectada

4.3.1 Promòir eth desvolopament deth veïcul autonòm

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Empresa e Coneishement (Direccion Generau d'Indústria); Politiques Digitaus e Administracion Publica; er ATM; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'autres entitats publiques e privades.

- 4.3.1.1 Promòir infraestructures premanides damb connectivitat 5G en tot eth territòri tara implantacion deth veïcul autonòm e establir era interconnectivitat entre via, persones usatgères e veïculs
- 4.3.1.2 Gestionar er impacte en inversion e gestion d'infraestructures derivat dera mobilitat autonòma e connectada tant en relacion damb eth transpòrt de viatgèrs com eth de mercaderies
- 4.3.1.3 Elaborar protocòus de ciberseguretat en relacion ar establiment de normes, regulacions e omologacions
- 4.3.1.4 Adaptar era legislacion vigenta as requeriments dera mobilitat autonòma e connectada
- 4.3.1.5 Fomentar era colaboracion publicoprivada tà gestionar er emplec compartit des donades generades pes veïculs autonòms
- 4.3.1.6 Tralhar tara milhora dera seguretat des persones usatgères dera via damb mesures especificques per qüestions de genre, edat o vulnerabilitat



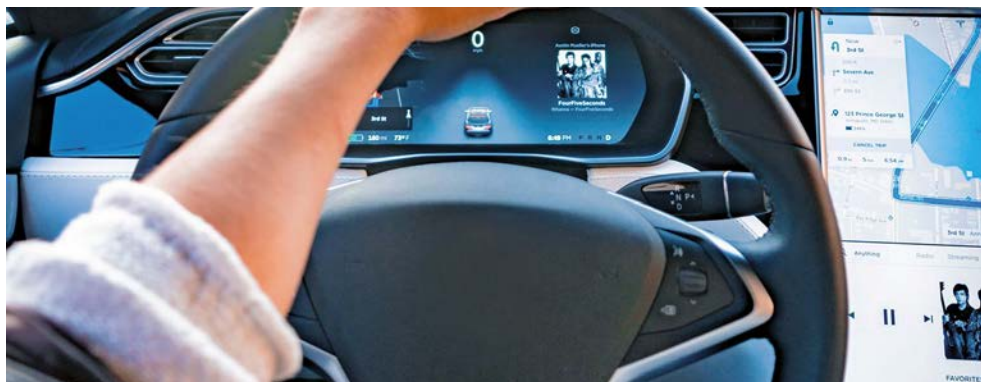
4.4 Gestió de la fase de transició per aconseguir una mobilitat totalment automatitzada

4.4.1 Gestionar el procés de transició cap a la mobilitat autònoma i connectada

Agents implicats: departaments d'Interior a través del Servei Català de Trànsit; Territori i Sostenibilitat; Empresa i Coneixement (Direcció General d'Indústria); Salut; Polítiques Digitals i Administració Pública; diputacions; ajuntaments; entitats locals i d'altres entitats públiques i privades.

- 4.4.1.1 Fomentar el ús d'espais i tenir a terme proves pilot on hi hagi assaig de vehicles autònoms i connectats, com el projecte Catalunya Living Lab
- 4.4.1.2 Dissenyar el procés de transició cap a la mobilitat autònoma i connectada que garanteixi una convivència segura entre els sistemes actuals i la implementació dels nous sistemes derivats de la mobilitat autònoma
- 4.4.1.3 Treballar en l'acceptació psicosocial davant dels canvis socials que representi el vehicle autònom

Èish 5 - Establir es objectius estrategics tàs infraestructures respècte des nauis sistèmes de mobilitat



Era implantacion deth futur veïcul autonòm e era sua contribucion a ua mobilitat eficienta, segura e sostenibla ja non ei un scenari de futur senon de present guaireben immediat. Per açò, eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenibla a d'auer en compde aguesta evolucion social e tecnologica per impacte que suposarà coma cambi culturau, coma via de reeducacion de tota era mobilitat e tanben coma utís estrategic tà complir damb es objectius de seguretat viària dera Vision Zèro.

Eth rèpte d'adaptar er hilat viari as sistèmes intelligents de transport e a ua mobilitat autonòma e connectada presente granes oportunitats e desafiaments tant en airau tecnologic com legislatiu, financèr o de gestion des madeishi servicis. Eth nau mon que se daurís ei ara madeish incalculable e molt probablament inabastable damb es utisi de que disposam e, per tant, eth besonh d'adaptacion serà tanben fòrça gran.

Es oportunitats d'ua mobilitat autonòma e connectada van des dera optimizacion dera gestion de grani volums de veïculs e de transit enquia un emplec mès eficient des infraestructures e ua milhora dera eficiència energetica, atau com era seguretat e era comoditat des usatgèrs.

Tà respòner as nauis besonhs dera conduccion autonòma e connectada, en primèr lòc, cau dotar es vies de capacitats compatibles e possibilitadores que poguen dar responsa as besonhs d'aguest tipe de veïculs. Adaptar era infraestructura ara circulacion deth veïcul autonòm e connectat compòrte ua adequacion tecnica des sistèmes de comunicacion veïcul-veïcul e veïcul-infraestructura.

En aquest sens, coma comentàuem en èish anterior, eth desenvolupament der internet des causes (IoT), que transformarà es carretères en carretères intelligentes e possibilitarà era interaccion des veïculs connectadi, proporcione er hilat d'interconnexion digitau de besonh entre dispositius e veïculs tara interaccion e er intercanbi de donades dotant eth veïcul dera intelligéncia digitau de besonh tara sua automatizacion.

A més, era madeisha infraestructura a d'èster objècte d'ua omogeneizacion des paramètres de dessenh e de manteniment tà facilitar era implementacion des sistèmes tecnològics de besonh tath desenvolupament deth veïcul autonòm e connectat.

Eth desplegament dera tecnologia 5G associada ath veïcul connectat possibilitarà ath viatge eth desenvolupament madeish dera automocion en tot perméter portar a grana velocitat era quantitat d'informacion que li cau ath veïcul autonòm, relativa ara digitalizacion dera conduccion, as sistèmes de posicion pròpia, ath registre der estat deth veïcul e as donades sus er entorn e era situacion deth transit.

Duant de tot açò, cau definir un marc tar intercanbi de donades deth veïcul qu'incorpòre règles, utisi e metòdes tà avalorar e validar sistèmes, atau com er establiment de protocòus de ciberseguretat que garantisquen era seguretat des donades e, en definitiva, era adaptacion dera legislacion vigenta as requeriments dera mobilitat autonòma e connectada.

Era jerarquizacion e sensorizacion dera infraestructura a de perméter priorizar era aplicaicon de critèris d'optimizacion dera mobilitat, damb era possibilitat de repensar es infraestructures en tot méter en prumèr plana as usatgèrs més vulnerables non motorizats, hènt-les més permeables e adaptant es velocitats des conductors e conductores as nauï critèris, atau com priorizant eth transport public collectiu, era distribucion de mercaderies e es veïculs d'emergéncias.

En relacion damb aquest punt, eth dessenh segur des infraestructures tàs collectius vulnerables hè a veir aquesta oportunitat d'adaptar eth scenari der amobilitat a ua escala més umana, damb era revision des velocitats enes carretères segondàries e d'acòrd damb es diferenti tipus de persones usatgères dera via més abituauas, tant enes trams interurbans com urbans, eth dessenh d'ua segregacion fisica tà protegir es diferenti collectius dera mobilitat, ua major adaptacion dera infraestructura tà toti es sistèmes de desplaçament e ua capacitat de particularizar es condicions de circulacion segontes era accidentalitat o era capacitat ambientau.

Atau donques, eth futur desenvolupament deth veïcul autonòm presente eth rèpte d'accès a uns sistèmes de transport, segurs, assequibles, accessibles e sostenibles tà toti. Tanmadeish, era automatizacion e era interconnexion tanben pòden provocar, se non s'empleguen corrèctament, més transit, emissions contaminantes e oportunitats de mobilitat desiguau.

Tà acabar, cau destacar que pendent eth periòde de transicion enquiara totau implantacion deth veïcul autonòm calerà garantir era seguretat viària en uns entorns on circularàn veïculs damb diferenti grads d'automatizacion, en convivéncia damb pedons, ciclistes e persones usatgères de veïculs de mobilitat personau.

Era realizacion de pròbes en entorns reaus e en vies de nauta capacitat com son es autopistes pòden proporcionar un entorn controlat unic tara implantacion des veïculs connectadi e autonòms, en tractar-se d'entorns damb accèssi controlats on era friccion ei menor e en trapar-se molt més sensorizats e premanits qu'era rèsta de vies der hilat.

Aquest èish s'estructure enes següenti subèishi e linhas estrategiques:



5.1 Eth rèpte d'adaptar er hilat viari as sistèmes intelligents de transport e a ua mobilitat autonòma e connectada

5.5.1 Adaptar es infraestructures tar emplec dera mobilitat autonòma e connectada

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalàn de Transit; Territòri e Sostenibilitat; Politiques Digitals e Administracion Publica; deputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats publiques e privades.

- 5.1.1.1 Promòir era adaptacion des infraestructures a ua mobilitat autonòma e connectada
- 5.1.1.2 Jerarquizar es infraestructures dessenhant corredors especifics viaris (tren/ viari, mercaderies/viatgèrs) e corredors de darrèr quilomètre
- 5.1.1.3 Desvolopar plataformes tecnologiques que permeten ua gestion multimodau e sostenibla deth sistèma de transport
- 5.1.1.4 Establir era sensorizacion des hilats de transport tara obtencion de donades en temps reau tara milhora dera gestion (*big data*) e tà evitar atropelaments, accidents o congestions
- 5.1.1.5 Implantar eth nau Plan de manteniment des equips ITS (sistèmes intelligents de transport) ar hilat viari de Catalonha
- 5.1.1.6 Identificar er hilat viari segons critàris com era velocitat, era capacitat des vies, eth nombre e tipologia de personas usatgèrse qu'ì circulen tà pr'amor d'establir era prioritat dera adaptacion
- 5.1.1.7 Desvolopar sistèmes d'assisténcia ath conductor qu'intaractuen damb er entorn deth veïcul
- 5.1.1.8 Redefinir eth modèl de manteniment des infraestructures de mobilitat
- 5.1.1.9 Estudiar er equipament minim basic dera infraestructura tà que sigue apta tara mobilitat autonòma
- 5.1.1.10 Establir ua estandarizacion des condicions dera via (paviments, sistèma de drenatge, materiaus intelligents...) tath desplegament deth veïcul autonòm
- 5.1.1.11 Impulsar era recèrca e aplicacion de nauis materiaus auançats tàs infraestructures de mobilitat



5.2 Eth d'ensenyament segur des infraestructures damb dedicacion especifica

5.2.1 Implantar carreteres més segures tà totes es persones usatgères dera via

Agents implicats: departaments d'Interior a través deth Servei Català de Transít; Terrítòri e Sostenibilitat; diputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats públiques e privades.

- 5.2.1.1 Identificar es requeriments de seguretat des diferents persones usatgères dera mobilitat tà millorar era sua seguretat en emplec des infraestructures •
- 5.2.1.2 Incorporar criteris de seguretat viària en disseny e manteniment des infraestructures de mobilitat e transpòrt e hèr avaluacions de seguretat viària •
- 5.2.1.3 Adoptar criteris de disseny segur tàs infraestructures emplegadas pes collectius vulnerables •
- 5.2.1.4 Desplegar infraestructures tà potenciar es formes de transpòrt sostenibles •
- 5.2.1.5 Establir coma objectiu de seguretat viària tàs carreteres on se concèntra eth 95% des km recorreguts un nivèu mínim de 3 esteles segons era metodologia iRAP

Èish 6 - Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi



Tà poder afrontar es rèptes e es besonhs que requerís un entorn tan cambiant com eth deth transpòrt e era mobilitat ei prioritari repensar es politiques publicques de seguretat viària e de mobilitat.

Es entorns sociaus on es dificultats a superar cada an son mès transversaus e non afècten sonque o exclusivament ua politica publica o, mès ben dit, un solet airau, hèn que calgue abordar es problèmes des d'ua perspectiva interdisciplinària e mens enfocada en sonque un objectiu, ja qu'era seguretat viària e era mobilitat incidissen e ath viatge afècten molti airaus, com pòt èster eth mèdi ambient e eth cambi climatic, era salut e era seguretat des persones, era educacion e era formacion, er urbanisme o es aspèctes juridics.

Atau, cau destacar es politiques de mobilitat, es politiques relatives a infraestructures e naues tecnologies, es politiques de seguretat viària e de gestion deth transit, es politiques mèdiambientaus, es politiques centrades ena salut des persones, es politiques educatives e de formacion es quaus sense ua aproximacion transversau non serà possible crear un marc que permete de hèr frònt as rèptes dera mobilitat.

Aguesta colaboracion e coordinacion entre es diferentes administracions publiques a d'abastar diferents aspèctes fonamentals qu'enquia ara soent s'an auut en compde de forma separada e molti viatges isolada tà dar resposta ath cambi en modèl de mobilitat qu'auem descrit pendent tot aquest document.

Dauant d'aguest nau scenari, era Administracion a de regular e potenciar er emplec de combustibles alternatius non dependents d'energias contaminantes, era implantacion d'ajudes ara conduccion, eth desenvolopament deth veïcul autonòm damb es diferents nivèus d'automatizacion segontes era sua evolucion, eth nau scenari de gestion deth transit e es nauis tipus de veïculs de mobilitat personau, entre d'altres aspèctes.

Implantar auanci tecnologicis en ambit dera mobilitat compòrte des dera Administracion establir es condicions e eth marc legau adequat tath sòn desenvolopament e profitar eth moment d'impacte hijut des naues tecnologies aplicades ara mobilitat tà auferir ua millhor gestion e informacion deth transit as personas usatgères finaus, çò que les permet préner es decisions de desplaçaments dera manèra mès eficienta possible.

A mès, es naues hònts de donades de transit obtengudes a trauès dera tecnologia *big-data* e eth sòn tractament e emmagatzematge permeten era obtencion d'informacion deth transit e de com se circule per aquera via en tot establir naues possibilitats de millhora dera gestion deth transit e dera seguretat viària.

Per çò que hè ara planificacion dera mobilitat ei important seguir treballant enes plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS), ena planificacion supramunicipal dera mobilitat e en plans especifics adreçats a problematiques e grups objectius concrets (plans de desplaçament d'empresa, estudis d'avaloracion dera mobilitat generada...). Soent aguesti plans an de tractar era mobilitat com un element isolat laguens der ecosistèma urban o interurban, quan en realitat aguesta forme part der engranatge basic dera nòstra societat, damb ua vinculacion directa damb eth territòri, era sua activitat economica e era des grans tendéncias socials.

Sus era planificacion dera seguretat viària se considèra important contunhar en tot elaborar es plans locals de seguretat viària tà redusir accidents damb victimes en ambit local e millhorar era seguretat viària deth municipi. Mès ath viatge cau auer en compde es plans de mobilitat urbana tà incidir ena mobilitat activa e segura. D'un aute costat, era seguretat viària a d'èster presenta ena bastida d'infraestructuras tàs diferents formes de mobilitat, ena regulacion d'aguestes formes, ena realizacion de transformacions urbanistiques des nòstri pòbles e ciutats, ena educacion des mainatges e des jolenis e ena formacion contunhada des adults, atau com en un futur enes nauis paradigmes que se diboishen dera mobilitat connectada e autonòma o era mobilitat coma servici.

En conseqüència, eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenible a de servir tà enfortir era autoritat deth Servici Catalan de Transit coma organisme dinamizador d'ua politica mès transversal des competéncias actuals. Cau, donques, un organisme de referéncia e líder en aquest airau, laguens deth territòri catalan e tanben d'assessorament ena matèria tara rèsta d'administracions publiques catalanes que possibilite era interconnexion de propòstes, idies, suggeriments e era colaboracion damb entitats publiques e privades, atau com damb era societat civiu tà èster un referent en ambit de recèrca, investigacion e innovacion en aquestes matèries.

Per açò cau enfortir es mecanismes de colaboracion e participacion dera societat civiu ena elaboracion e implementacion des politiques de seguretat viària e mobilitat sostenible.

Dauant der scenari de mobilitat actual e un viatge transcorruts mès de vint ans des dera entrada en vigor dera Lei de creacion deth Servici Catalan de Transit er an 1998, devie de besonh establir un nau marc regulador damb ua naua Lei qu'intègre es foncions qu'an anat assomint eth SCT pendent eth temps, tà dar resposta as besonhs de mobilitat actual de forma segura e on se definisquen es competéncias e es foncions a realizar per part deth SCT, es organs collegiats dependents e era configuracion dera estructura de besonh.

D'un aute costat, tanben se produsís eth besonh d'aumentar es recorsi existenti, per exemple ena gestion des sancions derivades d'un increment dera activitat de contròl e sancionadora damb er objectiu d'equiparar-se ath nivèu de d'audi païsi europèus puntèrs en aquest airau.

Er increment de recorsi tanben compòrte un increment des prètzhèts de planificacion e execucion de projèctes tà incidir d'ua forma mès transversau e efectiva ena mobilitat segura.

Atau madeish ei clar, frut d'aguesti darrèrs vint ans de competéncies per part deth Serviç Catalán de Transit, coma autoritat deth transit en Catalonha, eth besonh de disposar de mès contròl sus es prètzhèts des policies de transit, en especiau en via interurbana, en ambits que van des dera comparticion des donades enquiara planificacion d'estrategies e operatius, passant pera assignacion e dotacion de recorsi d'aguestes unitats, com se hè en d'audi païsi deth nòste entorn.

Per çò que hè as policies de transit, dauant deth scenari d'accidentalitat cada viatge mès dispers, devie un besonh establir mecanismes de contròl a trauès de mejans aerians e damb ua extension e flexibilizacion deth patrolhatge policiu.

Per un aute costat, es administracions publiques damb diferents competéncies sus era matèria an de trabalhar de forma coordinada e collaborant entre eres tà seguir auançant cap a un modèl de mobilitat segura e sostenibla.

Es associacions e entitats supramunicipaus an d'auer un papèr clau en aquesta major coordinacion des politiques de mobilitat tà crear un marc comun qu'establisque es bases d'aguest modèl de mobilitat. Per tant, cau establir es mecanismes de governança adequats que permeten aquesta interrelacion e afavorisquen era prenuda de decisions conjunta.

E es municipis tanben an un papèr molt important ena prenuda de decisions de mobilitat en ambit locau. Es mesures tà arténher ua mobilitat mès segura, sostenibla e saludabla tàs personas an de formar part des politiques publiques deth municipi. Tà obite'c, s'an establir mecanismes de coordinacion, colaboracion e assessorament entre es diferents administracions competentes ena matèria e i a d'auer un compromís des municipis tanben en aquest sens.

Cau dar responsa as nauis besonhs de prevencion e contròl, en ambit des govèrns locals, per çò que hè as besonhs de reordenacion der espaci viari, de pacificacion deth transit e de potenciacion d'ua mobilitat mès sostenibla damb ua creishenta preocupacion pes qüestions mèdiambientaus e per ua reordenacion der espaci viari a favor des persones usatgèrs vulnerables dera via, sus es quaus se vò garantir era sua proteccion ath viatge que sorgissen es nauis besonhs de contròl respècte dera sua mobilitat.

Ei important contunhar treballant damb es ajuntaments en ambit dera milhora dera seguretat viària e dera mobilitat e en aquest sens se prepausa crear un Conselh de Ciutats tara mobilitat segura e sostenibla, d'intercambi de bones practiques e d'experiéncies, de compartir es rèptes e ath viatge es oportunitats que plantegen es naues formes de mobilitat e poder hèr propòstes.

Era creacion d'aguest Conselh de Ciutats a de promòir era mobilitat segura e sostenibla com ua politica publica deth municipi, incentivar eth mon locau en foncion des bonis resultats obtengudi, millorar era recuelhuda d'informacion sus es accidents damb víctimes des municipis e era creacion d'un comitat tecnic assessor en matèria de seguretat viària urbana.

Ei clau afrontar es rèptes e es oportunitats qu'auem per dauant, e eth cambi de paradigma que comportarà ua mobilitat cada viatge mès connectada e autonòma. Era societat en generau e en especiau es administracions publiques an d'abondar molti des aspèctes que plantejarà aquest cambi, metent en centre er abordatge des cambis que s'an produït tàs persones, e sustot era sua proteccion. Per açò, cau abordar aspèctes legaus, de responsabilitat en cas d'accident, de seguretat informatica, de regulacion de naues tecnologies, e ath viatge formular propòstes legaus qu'agen en compde non sonque es veïculs de motor, senon tanben totes es formes de mobilitat, era mobilitat coma servici, era mobilitat compartida e era distribucion de mercaderies tà hèr-la mès eficienta.

Per toti aquesti motius, cau actuar enes ambits que seguissen d'acòrd damb es subèishi e linhes estrategiques exposadi ara seguida:



6.1 Es polítiques públiques de mobilitat e seguretat viària: repensar era estructura que cau tà abordar es nauis rèptes dera mobilitat

6.1.1 Disposar d'ua naua estructura tà abordar es nauis rèptes dera mobilitat

Agents implicats: departaments d'Interior a través deth Servici Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Treball, Afers Socials e Famílies; Empresa e Coneixement (Institut Catalán d'Energia); Justícia; Salut; Educació; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentación; diputacions; ajuntaments; entitats locals e d'altres entitats públiques e privades implicades.

- 6.1.1.1 Dotar ath Servici Catalán de Transit dera estructura de besonh tà abordar es nauis rèptes dera mobilitat segura e sostenible mejançant era elaboració d'ua naua Lei deth Servici Catalán de Transit on se definen es competències atau com es funcions a realitzar, es òrgans col·legiats e era estructura que cau tà exercir es competències e es funcions autrejades
- 6.1.1.2 Implantar era naua estratègia de seguretat viària en Catalonha d'acòrd damb eth Pacte Nacionau tara Mobilitat Segura e Sostenible (PNMSS)
- 6.1.1.3 Analitzar era distribució de competències entre es diferents administracions tà millorar era eficàcia e eficiència des polítiques de mobilitat e seguretat viària
- 6.1.1.4 Definir mecanismes de governança dera mobilitat e era seguretat viària qu'inclòiguen era participació deth sector privat e eth teishut associatiu
- 6.1.1.5 Definir polítiques públiques adreçades ara promoció de diferents honts d'energia límpia
- 6.1.1.6 Establir polítiques transversals tà arténher ua mobilitat activa, saludable, segura e descarbonizada, mejançant era adhesió ath Pacte des diferents administracions públiques e entitats públiques e privades



6.2 Reforçar era coordinacion e colaboracion damb es entitats supralocaus e locals

6.2.1 Impulsar politiquas publicas de seguretat viària e mobilitat sostenibla en ambit locau e supralocau

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Socials e Famílies; Justícia; Salut; Educacion; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; deputacions; ajuntaments e entitats locals.

- 6.2.1.1 Crear un Conselh de Ciutats tara Mobilitat Segura e Sostenibla
- 6.2.1.2 Impulsar politiquas de mobilitat segura e sostenibla a escala municipau, mejançant:
 - Es plans locals de seguretat viària
 - Integrar era seguretat viària en POUM e enes mecanismes urbanistics deth sòn desplegament, atau com enes plans de desplaçaments d'empresa
 - Era realizacion d'informes e analisis d'accidentalitat en vies urbanes
 - Er assessorament tecnic as municipis
- 6.2.1.3 Establir critàris tà armonizar politiquas publicas d'ambit locau qu'afecten ara mobilitat segura e sostenibla damb era colaboracion des entitats supralocaus e locals per çò que hè entra d'auti a:
 - Gestion deth parcatge quant a oraris, efèctes dissuasius, tarifes...
 - Formes de transport sostenibles com era bicicleta e es veïculs de mobilitat personau
 - Carrils bici
 - Carga / descarga
 - Bonificacion deth veïcul electric
 - Normatives de referència
- 6.2.1.4 Promòir e dar suport as activitats de promocion deth transport actiu en marc deth PINSAP (Plan Interdepartamentau e Intersectoriau de Salut Publica)



6.3 Proposar un marc jurídic tà adaptar era mobilitat segura e sostenible ath cambi culturau e de paradigma

6.3.1 Disposar d'un marc normatiu adient que respongue as rèptes dera mobilitat actuau

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Famílies; Justícia; Salut; Educació; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentación; deputacions; ajuntaments e entitats locals.

- 6.3.1.1 Hèr propòstes legaus tà crear ua naua Lei de mobilitat e seguretat viària e regular es naues formes de mobilitat
- 6.3.1.2 Hèr propòstes legaus tara regulacion e integracion dera mobilitat autonòma e connectada
- 6.3.1.3 Impulsar iniciatives legislatives tà arténher ua mobilitat mès sostenible e segura



6.4 Planificar es estratègies dera mobilitat segura e sostenible

6.4.1 Planificar era mobilitat segura e sostenible tà establir estratègies e actuacions que responguen as rèptes de mobilitat actuau

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Serviç Catalán de Transit e era Direcció Generala dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Famílies; Empresa e Coneishement (Subdirecció Generala de Seguretat Industrial); Justícia; Salut; Educació; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentación; er ATM; deputacions; es policies locals; ajuntaments; entitats locals e d'autes entitats públiques e privades implicades.

- 6.4.1.1 Planificar es diferents actuacions dera mobilitat segura e sostenible mejançant es plans triennaus de seguretat viària

- 6.4.1.2 Involucrar es diferents institucions publicoprivades ena promocion, difusion e planificacion dera mobilitat segura e sostenible
- 6.4.1.3 Realizar projectes tecnicos tara analisi e/o milhora dera seguretat viària



6.5 Atencion as victimas d'accidents de transit

6.5.1 Milhorar era atencion as victimas d'accidents de transit

Agents implicats: departaments d'Interior a trauès deth Servici Catalan de Transit e era Direccion Generau dera Policia; Territori e Sostenibilitat; Trabalh, Ahèrs Sociaus e Familhes; Justícia; Salut; Educacion; Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion; deputacions; ajuntaments; entitats locals; es associacions de victimas e d'ales entitats publiques e privades implicades.

- 6.5.1.1 Milhorar era atencion pòst accident as victimas ampliant es servicis qu'auferís eth Servici d'Informacion e Atencion as Victimias d'Accidents de Transit (SIAVT) e era difusion d'aguest servici en ambit internacionau
- 6.5.1.2 Milhorar era atencion psicologica immediata as victimas de transit
- 6.5.1.3 Collaborar damb entitats e associacions de victimas ena realizacion de projectes relacionats damb era seguretat viària

Annèxe 1.

Procès de concertacion deth Pacte Nacionau tara Mobilitat segura e sostenibla



Eth 9 de juliòl de 2019, eth Govèrn dera Generalitat de Catalonha acòrde impulsar eth Pacte Nacionau tà ua Mobilitat Segura e Sostenibla (GOV/99/2019, de 9 de juliòl).

D'un aute costat, eth 12 de juliòl de 2019, se presenten es principaus èishi estratergics d'aguest Pacte, dauant des membres deth Govèrn e des entitats publiques e privades relacionades damb era seguretat viària e era mobilitat.

A compdar d'alavetz, eth procès de concertacion deth Pacte se desvolope dera forma que seguís:

- 12 de noveme de 2019: constitucion dera taula d'entitats deth sector dera mobilitat e era seguretat viària e presentacion deth document d'impuls deth Pacte, on s'informe dera constitucion de sies grups de trabalh, un per cada èish tematic.
- Era taula d'entitats compdèc damb era assisténcia de mès de 100 persones representantes dera Administracion, eth mon locau, er empresariu e eth teishut associatiu.
- Deth 26 de noveme ath 9 de deseme de 2019 s'amièren a tèrme sies sessions presenciaus entorn as sies èishi tematics definits, damb era següenta calendarizacion:
 - **26 de noveme: session GT Èish 1.** Repensar er espaci public cap a ua mobilitat mès segura e sostenibla. I participèren 29 persones (45% dera Administracion, un 14% deth sector empresariu e un 41% deth teishut associatiu)
 - **27 de noveme: session GT Èish 2.** Adaptar es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat. I participèren 32 persones (31% dera Administracion, 23% deth sector empresariu e un 44% deth teishut associatiu)
 - **28 de noveme: session GT Èish 3.** Crear ua estrategia comunicativa tà involucrar a tota era societat. I participèren 36 persones (36% dera Administracion, 22% deth sector empresariu e un 42% deth teishut associatiu)
 - **3 de deseme: session GT Èish 4.** Desenvolpar un espaci de cooperacion estrategica entre es sectors implicadi ena mobilitat intelligenta. I participèren 18 persones (39% dera Administracion, 28% deth teishut associatiu e un 33% deth sector empresariu)
 - **4 de deseme: session GT Èish 5.** Establir es objectius estrategics tàs infraestructures respècte as nauis sistèmes de mobilitat. Ena session presenciau d'aguest grop i participèren 18 persones (44% dera Administracion, 22% deth sector empresariu e 33% deth teishut associatiu)
 - **9 de deseme: session GT Èish 6.** Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi. Ena session presenciau d'aguest grop i participèren 7 persones (4 en nòm dera Administracion, 2 en representacion deth teishut associatiu e ua deth mon empresariu)
- Eth desenvolpament des grups de trabalh consistic ena responsa d'ues qüestions extèrnes en linha tà un posterior resumit e retorn des responses en un trabalh e debat de grop des assistents e ua metuda en comun des aspèctes trabalhats en cada grop.
- Pendent eth primèr trimèstre de 2020 se dauric un procès participatiu en linha, tà poder hèr aportacions ath Pacte Nacionau.
- Era dusau quinzea deth mes d'octobre de 2020, se daurís un periòde de realizacion d'aportacons en linha a toti es membrese dera Comission Interdepartamentau tara Milhora dera Seguretat Viària (CIMSV) e a toti es membres dera taula d'entitats deth Pacte.
- Eth 27 d'octobre se presente eth Pacte ara CIMSV e eth 3 de noveme se presente ara taula d'entitats, tà hèr un retorn des aportacions e presentar eth tèxte deth document deth Pacte.

Annexe 2.

Relacion dera taula d'entitats deth sector dera mobilitat e era seguretat viària



- Abertis
- AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial)
- Ajuntament de Barcelona. Àrea de Previsió i Seguretat
- Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat
- Ajuntament de Barcelona. Regidoria de Mobilitat
- Policia Local d'Igualada
- AMTU (Asociación de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà)
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)
- Applus IDIADA

- Associació Catalana de Municipis i Comarques
- Associació ICIL (Institute for Carers and Innovation in Logistics & Supply Chain)
- ASTAC (Asociación de Transportes Agrupados Condal)
- ATM (Autoritat del Transport Metropolità)
- AUDICA (Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya)
- Autobusos de Lleida, SA (Grup Sarbus) - Moventia
- Catalunya Camina
- CCOO (Comissions Obreres)
- CCUB (Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta)
- CETCAT (Confederació Empresarial de Transports per Carretera de Catalunya)
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
- Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
- Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya. Secció de Psicologia del Trànsit i de la Seguretat
- Consorci Transport Public del Camp de Tarragona
- Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion.
- Departament de Justícia. Direcció General d'Execució Penau ena Comunitat e Justícia Juvenila
- Departament dera Presidència. Direcció General de Coordinacion Interdepartamentau
- Departament de Salut. Secretaria de Salut Publica
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Qualitat Ambientau e Cambi Climatic
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Transpòrts e Mobilitat
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Politiques Ambientaus e Mèdi Naturau
- Departament de Treball, Afers Socials e Famílies. Direcció General d'Igualtat.
- Promoció dera Accessibilitat e de Supressió de Barreres
- Departament d'Educacion. Direcció General de Curriculum e Personalizació
- Departament d'Empresa e Coneixement. Direcció General de Torisme
- Departament d'Empresa e Coneixement. Direcció General Energia, Seguretat Industriau e Seguretat Minèra
- Departament d'Interior. Conseller
- Departament d'Interior. Direcció General dera Policia

- Departament d'Interior. Direcció General de Protecció Civil
- Departament d'Interior. Policia de la Generalitat de Catalunya - Mossos d'Esquadra
- Departament d'Interior. Secretaria General
- Departament d'Interior. Servei Català de Trànsit. Subdirecció General de Gestió del Trànsit
- Departament d'Interior. Servei Català de Trànsit. Direcció
- Departament d'Interior. Servei Català de Trànsit. Subdirecció General de Seguretat Viària
- Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Direcció General de Relacions Laborals, Treball Autònom i Qualitat en Treball - Institut Català de Seguretat i Salut Laboral
- Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Direcció General d'Acció Cívica i Comunitària
- Diputació de Barcelona
- Diputació de Girona
- Diputació de Lleida
- Diputació de Tarragona
- EMT - AMB (Entitat Metropolitana del Transport)
- FAC (Federació d'Autoescoles de Catalunya)
- FECAV (Federació Catalana d'Autotransports de Viatgers)
- Federació de Municipis de Catalunya
- FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)
- Foment del Treball Nacional
- Fundació Abertis
- Fundació Institut Guttmann
- Fundació RACC (Fundació Reial Automòbil Club de Catalunya)
- Guàrdia Urbana de Barcelona
- ICD (Institut Català de Hemnes)
- Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU
- MIFAS (Minusvàlids Físics Associats)
- OCUC (Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya)
- P(A)T (Associació Espanyola de Prevenció d'Accidents de Trànsit)
- PIMEC (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya)
- Prefectura Provincial de Trànsit de Barcelona

- PrevenControl ITV
- PTP (Associació per a la Promoció del Transport Public)
- RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya)
- Rodalies de Catalunya
- SEAT
- SEM, S.A. (Servici d'Emergències Medicaus)
- Serveis Territorials d'Interior a Tarragona
- STOP Accidentes
- TRAM (Tramvia Metropolità)
- TRANSPRIME (Asociación Española de Empresas Cargadoras)
- UAB (Universitat Autònoma de Barcelona)
- UCC (Unió de Consumidors de Catalunya)
- UCEAC (Unió Catalana d'Entitats Asseguradores de Catalunya)
- UGT (Unió General de Treballadors)
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)
- UPC (Universitat Politècnica de Catalunya)
- Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat

Annexe 3.

Relacion des membres des grops de treball



GT Èish 1. Repensar er espaci public tà ua mobilitat mès segura e sostenibla

- FEM Bici (Federacion d'Entitats tara Mobilitat damb Bicicleta de Catalonha)
- Ajuntament de Barcelona
- ACM (Associacion Catalana de Municipis e Comarques)
- ADEVIC (Associacion peth Desvolopament dera Educacion Viària en Catalonha)
- Ajuntament de Terrassa
- IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
- Applus IDIADA
- P(A)T (Associacion Espanhòla de Prevencion d'Accidents de Transit)

- ATAAC (Assemblea de Treballadors Assalariats d'Autoescoles de Catalunya)
- ATM Barcelona
- ATM Tarragona
- ATM Lleida
- AUDICA (Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya)
- CCOO
- CCUB (Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta)
- Clustermoto
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Qualitat Ambientau e Cambi Climatic
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Servei d'Estudis e Avaloracion
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Politiques Ambientaus e Mèdi Naturau
- Deputacion de Barcelona
- Federacion Catalana d'Automobilisme
- Fundació RACC (Fundació Reial Automòbil Club de Catalunya)
- PTP (Associació per a la Promoció del Transport Public)
- Servei Catalàjan de Transit. Subdirecció General de Gestió deth Transit
- Som Mobilitat
- Stop Accidentes
- UNO-ACET (Associació Catalana d'Empreses de Transport de Mercaderies)

GT Èish 2. Adaptar es politiques de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat

- Abertis
- ACM (Associacion Catalana de Municipis e Comarques)
- ADEVIC (Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya)
- AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial)
- IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)
- Applus IDIADA

- ASCREME (Associació Catalana de Centres de Reconeixements Mèdics)
- ATAAC (Assemblea de Treballadors Assalariats d'Autoescoles de Catalunya)
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
- Departament Agricultura, Ramaderia, Pesca e Alimentacion. Servici de Prevenció de Risc Laboral
- Departament Territori e Sostenibilitat. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat
- Deputació de Barcelona
- FECAV (Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers)
- Federació Catalana d'Automobilisme
- Gremi del motor
- Guàrdia Urbana de Barcelona
- HIS (Honda Instituto de Seguridad)
- Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU
- Institut Guttmann
- ISTAS/ CCOO
- P(A)T (Associació Espanyola de Prevenció d'Accidents de Transit)
- PAD (Plataforma de Autoescuelas Digitales)
- Policia Local d'Igualada
- Prevencontrol
- RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya)
- Servici Català de Transit. Subdirecció General de Seguretat Viària
- Stop Accidentes
- UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras)

GT Èish 3. Crear ua estratègia comunicativa tà involucrar a tota era societat

- EGARSAT
- ACV GLOBAL
- ADEVIC (Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya)
- Ajuntament de Barcelona
- AMB/IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

- ATAAC (Assemblea de Treballadors Assalariats d'Autoescoles de Catalunya)
- CCOO (Comissions Obreres)
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
- Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Qualitat Ambiental e Canvi Climàtic
- FAC (Federació d'Autoescoles de Catalunya)
- FAST Parcmotor
- Federació Catalana d'Automobilisme
- Guàrdia Urbana de Barcelona
- IMU (Unió Internacional de Defensa de Motociclistas)
- Mossos d'Esquadra. Coordinadora de monitors de l'EMS
- P(A)T (Associació Espanyola de Prevenció d'Accidents de Trànsit)
- PAD (Plataforma de Autoescuelas Digitales)
- RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya)
- SER Catalunya
- Servei Català de Trànsit. Servei Territorial de Trànsit de Barcelona
- Servei Català de Trànsit. Oficina de Premsa
- Servei Català de Trànsit. Subdirecció General de Seguretat Viària
- Stop Accidentes
- TRACE (Asociación Catalana de Traumatismos Craneoencefàlicos y Daño Cerebral)
- UAB - Grup de recerca ERES'V
- Departament de Treball, Afers Socials e Famílies. Direcció General de Relacions Laborals, Treball Autònom e Qualitat en Treball - Institut Català de Seguretat e Salut Laboral

GT Èish 4 - Desenvolpar un espai de cooperacion estratègica entre es sectors implicats ena mobilitat intel·ligenta

- Abertis
- ADEVIC (Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya)
- AMB-IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
- Applus IDIADA
- ATM Barcelona
- ATM Tarragona
- AUDICA (Associació d'Empresaris de Transport Discrecional)

- Clustermoto
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Transports e Mobilitat
- Departament de Politiques Digitals e Administracion Publica. Secretaria de Politiques Digitals
- FECAV (Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers)
- Federació Catalana d'Automobilisme
- Fundació RACC (Fundació Reial Automòbil Club de Catalunya)
- Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU
- P(A)T (Associación Española de Prevención d'Accidents de Transit)
- UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras)
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)

GT Èish 5. Establir es objectius estratègics tàs infraestructures respecte des nauí sistèmes de mobilitat

- Abertis
- AMB-IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
- Applus IDIADA
- ASETRANS Girona - CETCAT (Asociación de Empresarios de Transporte) e (Confederación Empresarial de Transportes por Carretera de Cataluña)
- ATM Camp de Tarragona
- Cambra de Comerç de Barcelona
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
- Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques de Catalunya
- Cyclocat: xarxa ciclista segura
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General de Qualitat Ambientau e Cambi Climatic
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat
- Deputacion de Barcelona
- Federació Catalana d'Automobilisme
- Infraestructures dera Generalitat de Catalonha, SAU
- P(A)T (Associación Española de Prevención d'Accidents de Transit)
- Servici Catalan de Transit. Subdirecció General de Seguretat Viària
- Universitat Politècnica de Catalunya – BIT
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)

GT Èish 6. Desplegar era estructura de besonh tara gestion deth cambi

- IERMB (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)
- ATAAC (Assemblea de Treballadors Assalariats d'Autoescoles de Catalunya)
- ATM Camp de Tarragona
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direccion Generau d'Infraestructures de Mobilitat
- Departament de Territori e Sostenibilitat. Direccion General de Qualitat Ambientau e Cambi Climàtic
- Fundació RACC (Fundació Reial Automòbil Club de Catalunya)
- UGT Catalunya

