



Pla de seguretat viària 2021-2023



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior



servei català de
Trànsit

ÍNDEX

1.INTRODUCCIÓ.....	2
OBJECTIUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2010-2020	2
OBJECTIUS EUROPEUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030	4
2.DADES BÀSIQUES D'ACCIDENTALITAT.....	5
DADES D'ACCIDENTALITAT DE L'ANY 2019	5
CONCLUSIONS	39
DADES D'ACCIDENTALITAT DE L'ANY 2020	44
3.ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030.....	50
4.OBJECTIUS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023.....	52
5.ACCIONS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023.....	53
ACCIONS DEL PSV 2021-2023.....	54
ACCIONS DEL PSV ORDENADES PER TEMÀTIQUES	94
6.ANEX.....	109
ACCIONS DEL SISTEMA DE TRANSPORT INTEL·LIGENT - ITS.....	109

1. INTRODUCCIÓ

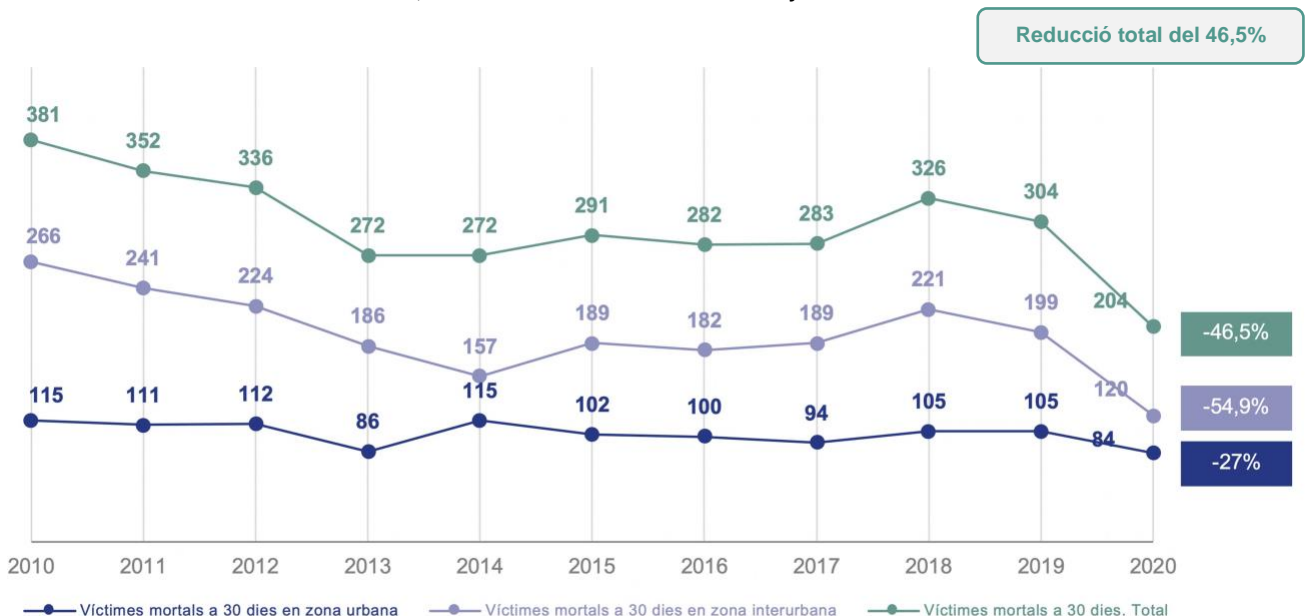
OBJECTIUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2010-2020

En el període 2000-2010, l'objectiu principal en seguretat viària fixat per la Unió Europea va ser la reducció del 50% de les víctimes mortals a 30 dies en sinistres de trànsit. De cara a la següent dècada 2010-2020, el Programa d'acció europea de seguretat viària va tornar a plantejar per a l'any 2020 el mateix objectiu de reducció del 50% respecte a l'any 2010.

Tot i que les víctimes mortals a Catalunya s'han reduït notablement els primers anys de la dècada 2010-2020, a partir de l'any 2015 s'observa un repunt en la seva evolució seguit d'un cert estancament en la tendència decreixent que s'havia produït fins aleshores. El 2019, però, disminueixen les víctimes mortals respecte a l'any anterior i es recupera la tendència a la baixa registrada en els anys anteriors al 2015.

L'any 2019, en relació amb el 2010, la reducció de víctimes mortals a 30 dies en zona interurbana és del 25,2%, i del 8,7% en zona urbana. Per tant, es posa de manifest que la reducció en zona interurbana és molt més destacable que en zona urbana.

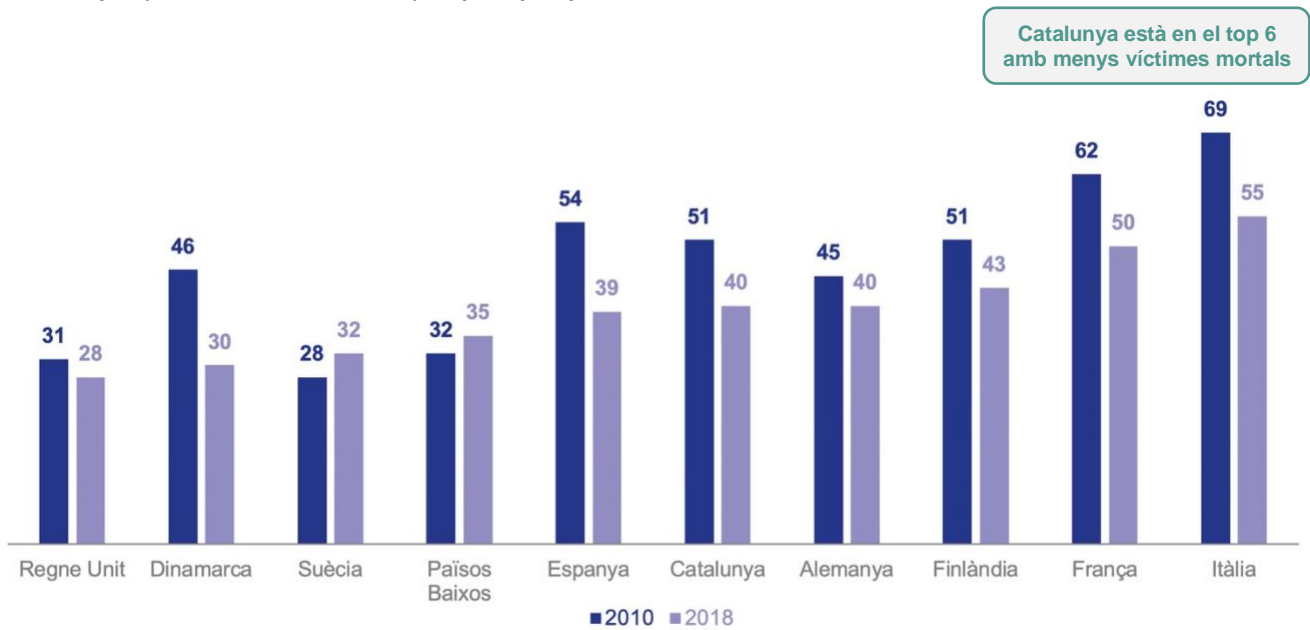
Evolució de les víctimes mortals a 30 dies, Xarxa interurbana i urbana. Catalunya. 2010-2020



Observant les dades del 2020 - any atípic marcat per les restriccions a la mobilitat derivades de la pandèmia de la COVID-19 - es dona una davallada molt més destacable de les víctimes mortals respecte al 2010, d'un 46,5%, amb una reducció important en zona interurbana (-54,9%) i menor en zona urbana (-27%).

En el context europeu, segons les darreres dades disponibles de 2018, Catalunya es troba força per sota de la mitjana europea pel que fa a víctimes mortals a 30 dies. Entre 2010 i 2018, Catalunya ha aconseguit una millora de les dades de sinistralitat passant de 51 a 40 víctimes mortals/1.000.000 habitants, índex que se situa per sota de països com Finlàndia, França i Itàlia, i amb nivells semblants a Alemanya.

Evolució de les víctimes mortals / 1.000.000 habitants en accidents viaris a la Unió Europea (víctimes mortals a 30 dies) als principals països de referència



Font: CARE (Community Road Accident Database)

OBJECTIUS EUROPEUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030

La Comissió Europea ha desplegat en el nou tombant de la dècada el Marc de la política europea en matèria de seguretat viària per al 2021-2030, amb la idea central de refermar l'ambiciosa fita a llarg termini que consisteix a **avançar cap a l'objectiu de la Visió Zero en l'horitzó 2050**, és a dir, cap víctima mortal ni ferida greu amb seqüeles de per vida.

Aquest renovat marc, atenent a les conclusions ja apuntades en la Declaració de La Valletta de 2017 i en la Declaració d'Estocolm de 2020 i malgrat l'element de distorsió en la tendència acumulada que pot aportar l'impacte de la crisi sanitària de la COVID-19 desfermada l'any 2020, defensa com a objectius intermedis de seguretat viària la reducció del nombre de víctimes mortals en sinistres viaris de trànsit en un 50% entre 2020 i 2030, com també la reducció del nombre de víctimes ferides greus en un 50% en el mateix període.

El Servei Català de Trànsit, sempre adherit als manaments de la Unió Europea en matèria de seguretat viària, també té en compte en el desplegament de les seves polítiques per als pròxims anys la Resolució de 2016 de l'Assemblea General de les Nacions Unides, que justificava la urgència de millorar la seguretat viària per aconseguir les fites relacionades amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible abans de 2030 i la Resolució de la mateixa institució de 2020, que proclamava el període **2021-2030 com a Segon Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària amb l'objectiu de reduir les víctimes mortals de trànsit en un nou 50%**.

En l'àmbit català, en línia amb aquests objectius europeus establerts, es desplega, com a planificació estratègica de la seguretat viària i la mobilitat sostenible per a la propera dècada, el **Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030**, amb uns objectius i eixos estratègics definits a favor d'una mobilitat segura, sostenible, automatitzada i connectada, al voltant dels quals es desplega amb caràcter triennal aquest Pla de seguretat viària (PSV) 2021-2023.



Víctimes mortals





2.DADES BÀSIQUES D'ACCIDENTALITAT

DADES D'ACCIDENTALITAT DE L'ANY 2019

A continuació, es presenta un seguit de dades estadístiques sobre l'accidentalitat de l'any 2019, amb l'objectiu de destacar les fites aconseguides i els reptes a afrontar, i alhora detectar els punts d'especial atenció i els col·lectius de risc en la mobilitat, que serviran com a referència per focalitzar les accions a executar definides en aquest Pla per establir una mobilitat més segura i sostenible. Es realitzarà una comparació de les dades del 2019 respecte al 2010, per tal d'analitzar l'evolució de l'accidentalitat durant aquesta dècada.

Les dades d'accidentalitat tractades amb detall en aquest apartat són les corresponents a l'any 2019. En un segon apartat, es tractarà l'accidentalitat de l'any 2020, any atípic i poc representatiu quant a accidentalitat i mobilitat, atesos els efectes de la pandèmia de la COVID-19 i les restriccions a la mobilitat derivades, amb els conseqüents canvis en les pautes de mobilitat.

Evolució de l'accidentalitat

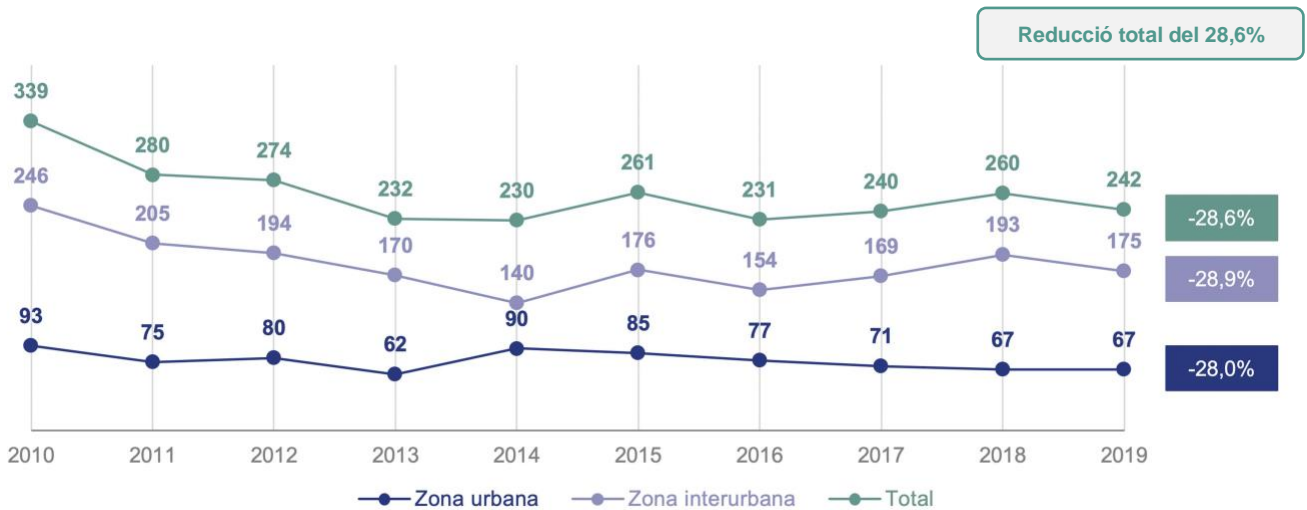
Víctimes mortals a 24 hores

La xarxa viària de Catalunya va registrar el 2019 una xifra total de 242 víctimes mortals a 24 hores: 175 a la xarxa interurbana i 67 en via urbana. Respecte al 2010, la reducció de les víctimes mortals a 24 hores és del 28,6%.

En zona interurbana destaca una baixada de les víctimes mortals, després de l'increment de l'any 2018. Per al període 2010-2019 hi ha hagut una reducció del 28,9%, molt inferior al 45% de l'objectiu calculat per al 2019, en relació amb els objectius marcats en el Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020.

En zona urbana, el nombre de víctimes mortals a 24 hores es manté constant respecte a l'any anterior, amb una reducció respecte al 2010 del 28%, que també es troba per sota dels objectius fixats.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores. 2010-2019

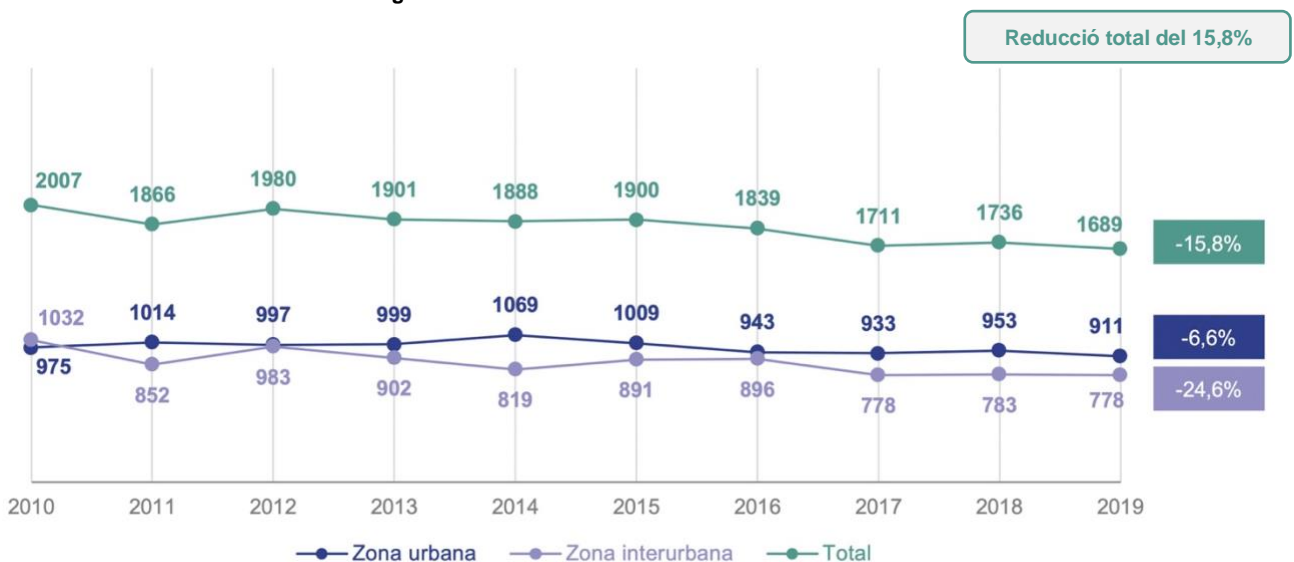


Víctimes ferides greus

La Unió Europea estableix com a objectiu per a l'horitzó 2020 la reducció del 40% de les víctimes ferides greus en sinistres viaris. A la xarxa viària de Catalunya es van registrar, el 2019, 1.689 víctimes ferides greus (778 en zona interurbana i 911 en zona urbana).

Respecte al 2010, **la reducció és del 15,8%**, però en zona interurbana la disminució ha estat del 24,6%, mentre que en zona urbana únicament s'ha reduït el 6,6%. Tot i aquesta dada en zona urbana, s'observa una disminució continuada des del 2014, on es va registrar el valor màxim de ferits greus (1.069) i la variació 2014-2019 és de gairebé -14,7%.

Evolució del nombre de víctimes ferides greus. 2010-2019



Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus

En agregar el número de víctimas mortales a 24 horas i ferides greus, s'observen tendències similars a les de les víctimes ferides greus, amb reduccions lentes en zona urbana (-8,4%) i més significatives en zona interurbana (-25,4%) respecte al 2010.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus. 2010-2019



Sinistres amb víctimes

El nombre de sinistres viaris amb víctimes s'ha mantingut en els darrers anys, però ha augmentat un 10,3% el 2019 respecte al 2010. Es produeixen més del doble d'accidents en zona urbana que en zona interurbana.

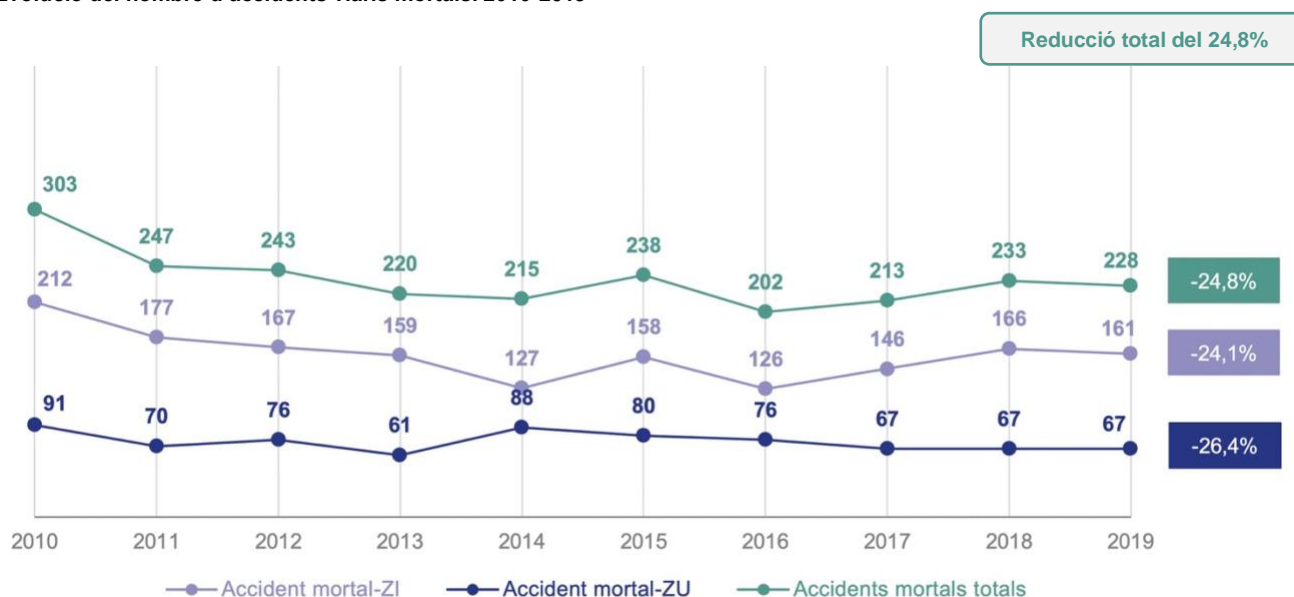
Evolució del nombre d'accidents amb víctimes. 2010-2019



En funció de la gravetat dels sinistres viaris, els gràfics següents mostren una reducció important en els sinistres viaris mortals, una disminució més moderada dels sinistres greus i un increment dels lleus, respecte al 2010.

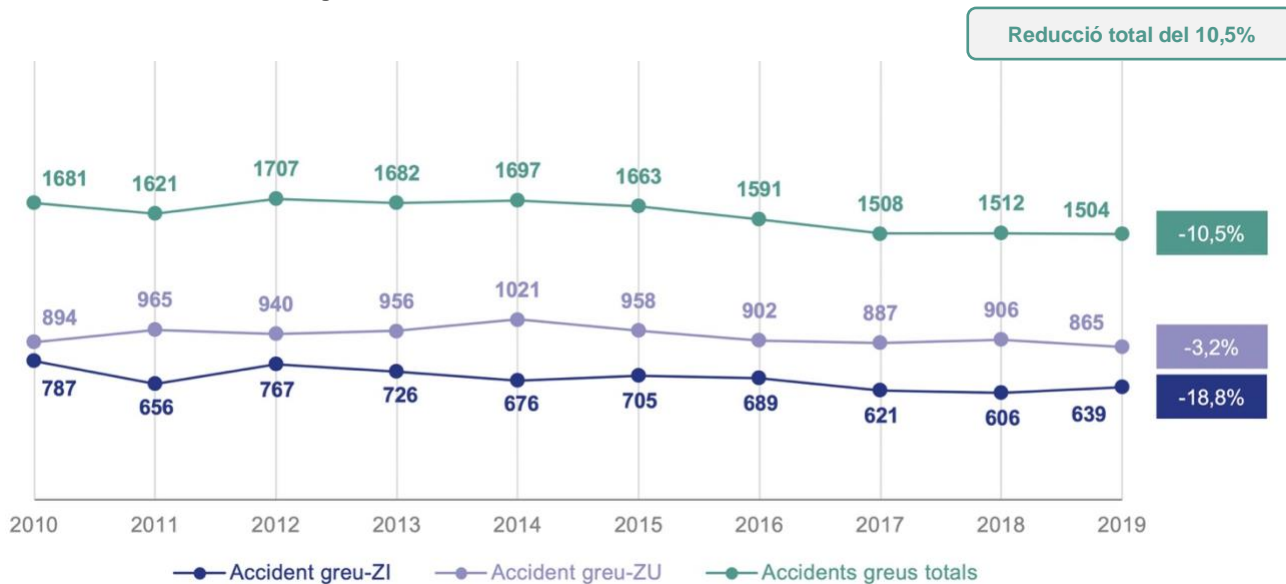
Així, els sinistres viaris mortals s'han reduït considerablement (-24,8% globalment des del 2010), tot i el repunt que es produeix en zones interurbanes els darrers anys (27,7% des del 2016). Aquest 2019 és el primer any des del 2016 que el nombre mortal de sinistres viaris no creix respecte a l'any anterior.

Evolució del nombre d'accidents viaris mortals. 2010-2019



Els sinistres greus en zones interurbanes s'han reduït considerablement des del 2010 (-18,8%), encara que és el primer any des del 2015 que augmenten respecte a l'any anterior. En zona urbana, en canvi, l'any 2019 hi ha hagut una reducció del 4,5% respecte a l'any anterior i en tot el període la disminució ha estat del 3,2%.

Evolució del nombre d'accidents greus. 2010-2019



L'increment del nombre de sinistres viaris amb víctimes es deu principalment a l'increment dels sinistres lleus, que ha augmentat un 12,4% respecte al 2010 tot i que el 2019 han experimentat un lleuger descens respecte a l'any anterior.

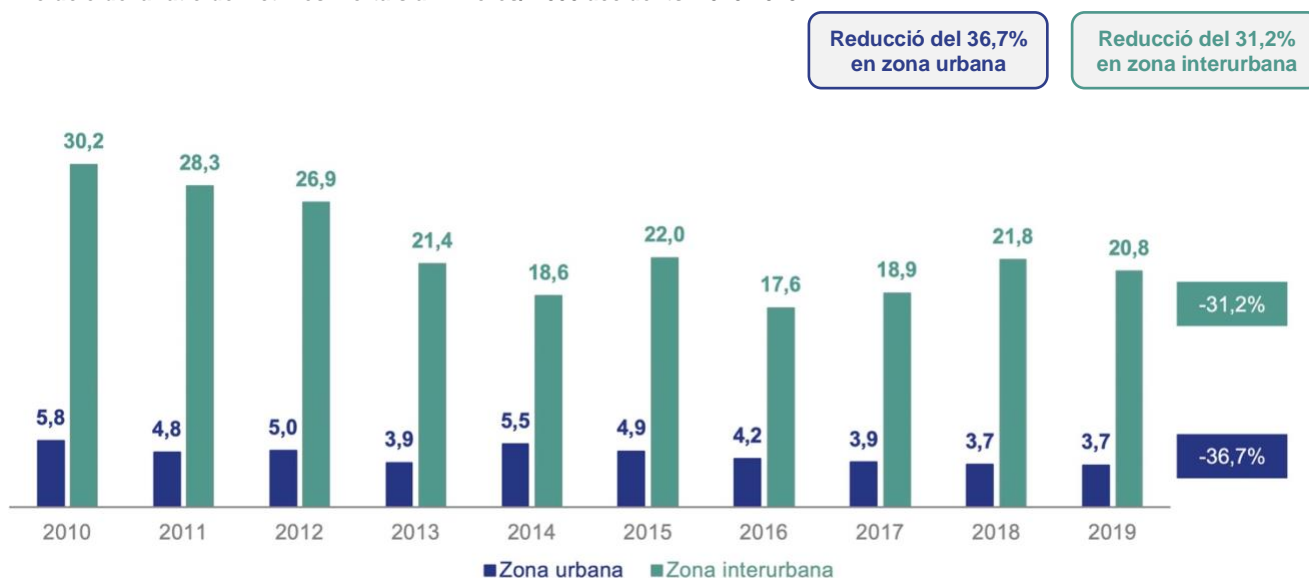
Els sinistres lleus representen el 2019 un 93,5% dels sinistres amb víctimes (91,8% el 2010).

Evolució del nombre d'accidents lleus. 2010-2019



S'observa una reducció de la ràtio de víctimes mortals a 24 hores en relació amb el total de sinistres amb víctimes, tant en zona urbana com en interurbana per al període 2010-2019. Tot i el repunt en zona interurbana observat el 2018, el 2019 torna a mostrar una tendència descendent.

Evolució de la ràtio de víctimes mortals a 24 hores/1.000 accidents. 2010-2019



Igualment, la ràtio de víctimes mortals i greus/1.000 accidents es redueix per al període 2010-2019 un 27,7% en zona interurbana i un 19,6% en zona urbana, malgrat el repunt en zona interurbana del 2019.

Evolució de la ràtio de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus / 1.000 accidents. 2010-2019



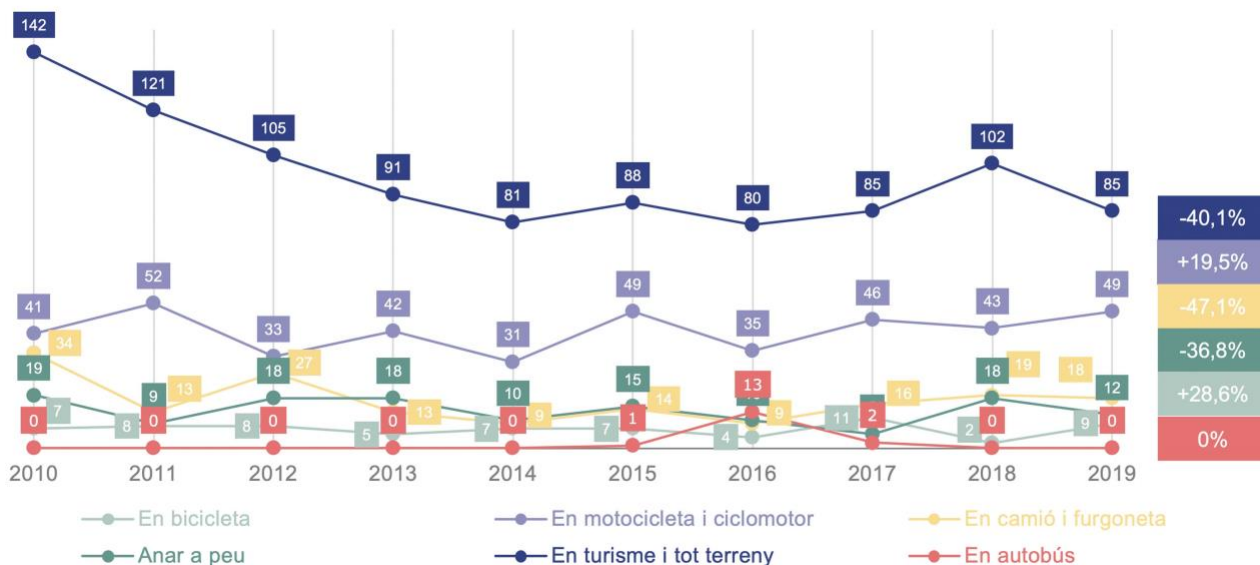
Evolució de l'accidentalitat per mitjà de transport i per col·lectius vulnerables

A continuació es fa una anàlisi dels sinistres viaris per mitjà de transport i tenint en compte l'accidentalitat dels col·lectius més vulnerables de la mobilitat.

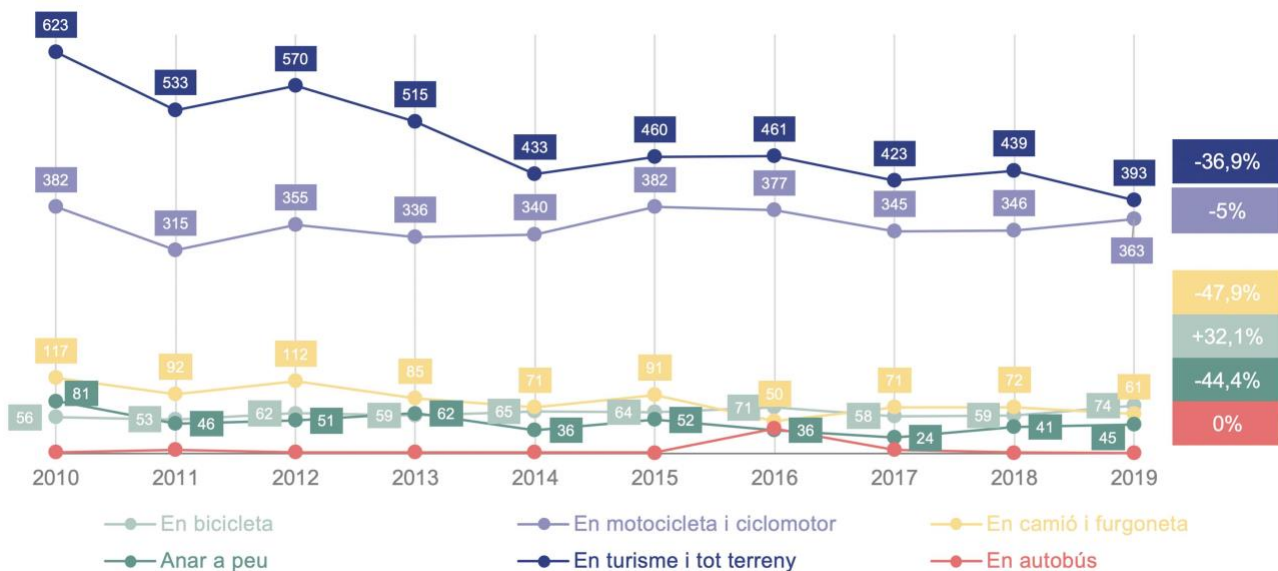
El concepte de col·lectiu vulnerable fa referència a totes aquelles persones que, per raó del mode de transport o per les característiques físiques del grup d'edat a què pertanyen, tenen una probabilitat més gran de patir un sinistre viari o resultar mortes o ferides com a conseqüència del sinistre. El concepte inclou, en aquest sentit, els vianants en general (infants i gent gran en particular), ciclistes, motoristes i usuaris de vehicles de mobilitat personal.

Els següents gràfics mostren l'evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport i en funció del col·lectiu i el nombre de víctimes mortals i ferides greus a 24 hores, per al període 2010-2019, en **zona interurbana**.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport. 2010-2019. Zona interurbana



Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus en funció del mitjà de transport. 2010-2019. Zona interurbana



Turisme, tot terreny, camió, furgoneta i autobús

Analitzant els sinistres viaris per mitjà de transport, en zona interurbana, el mitjà de transport que registra més víctimes mortals a 24 hores és el turisme/tot terreny, amb 85 víctimes l'any 2019 i una reducció del 40,1% respecte al 2010, cosa que corregeix el repunt del 2018.

Les víctimes mortals en autobús es mantenen en zero i disminueixen el 47,1% en camió i furgoneta. També destaquen en aquest període les disminucions del 47,9% de víctimes mortals i ferides greus en camió o furgoneta i del 36,9% en turisme i tot terreny.

Ciclistes

Augmenten les víctimes mortals en bicicleta, que passen de 7 el 2010 a 9 el 2019, en zona interurbana. Pel que fa al nombre de víctimes mortals i ferides greus, destaca l'increment d'un 32,1% de les víctimes mortals i ferides greus en bicicleta per al període 2010-2019 (de 56 a 74).

Vianants

Es redueixen el 36,8% les víctimes mortals que són vianants el 2019 respecte al 2010, en zona interurbana (de 19 a 12). També cal destacar la reducció d'un 44,4% de les víctimes mortals i ferides greus (de 81 a 45).

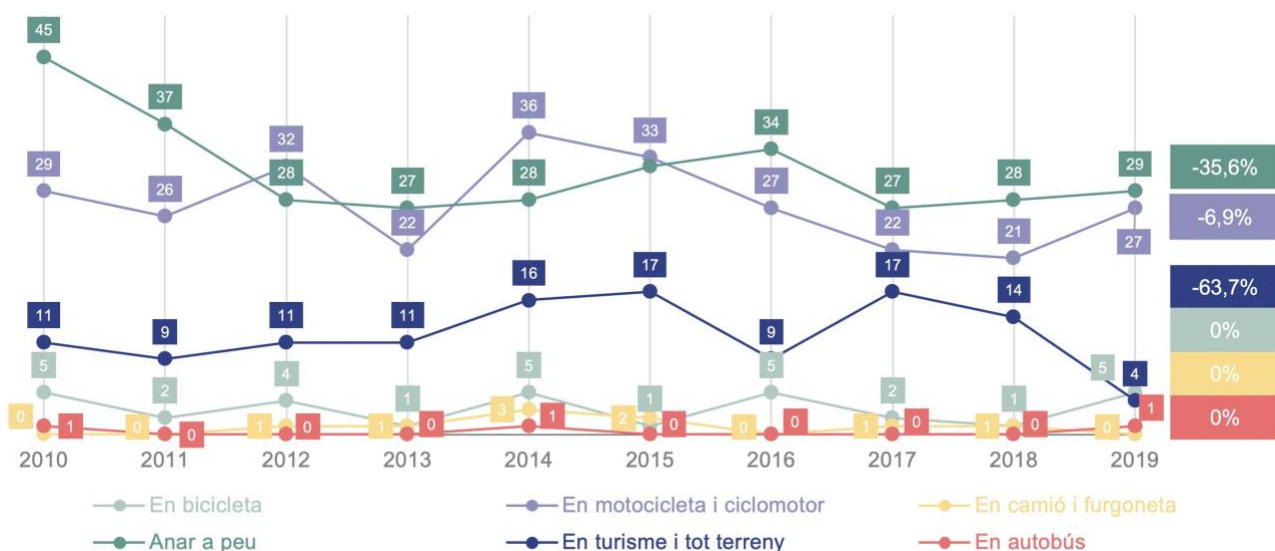
Motoristes

Les víctimes mortals en motocicleta/ciclomotor l'any 2019 en zona interurbana han estat 49 i augmenten un 19,5% el 2019 respecte al 2010. Hi ha una petita reducció si tenim en compte les víctimes greus i mortals en motocicleta/ciclomotor, tot i que és molt baixa, d'un 5%.

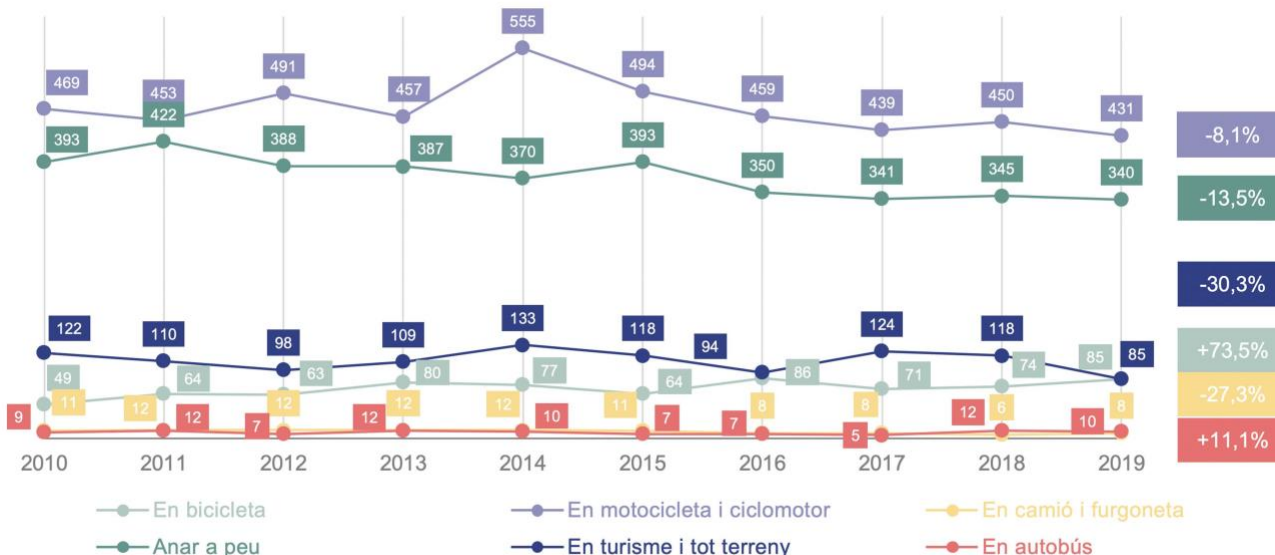
Quant a zona urbana, a continuació, es presenta l'evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores i de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus, per mitjà de transport i en funció del col·lectiu, per al període 2010-2019.

En zona urbana, els modes de transport amb més víctimes mortals i greus són l'anar a peu i en motocicleta/ciclomotor.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport. 2010-2019.
Zona urbana



Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per mitjà de transport. 2010-2019.
Zona urbana



Turisme, tot terreny, camió, furgoneta i autobús

En zona urbana, per al període 2010-2019 destaca el gran descens del 63,7% de les víctimes mortals a 24 hores que es desplacen en turisme i tot terreny, aconseguint el mínim de tot el període: 4 víctimes. Es manté a 0 el nombre de víctimes mortals en camió i furgoneta en zona urbana i s'ha produït 1 víctima mortal en autobús, igual que el 2010.

Pel que fa a les víctimes mortals i ferides greus, el 2019 s'assoleix la xifra més baixa durant el període 2010-2019 en turisme i tot terreny, amb un descens del 30,3% respecte al 2010 i amb un descens d'un 27,3% en camió i furgoneta.

D'altra banda, durant aquest període s'incrementen un 11,1% les víctimes mortals i ferides greus en autobús.

Ciclistes

El nombre de víctimes mortals a 24 hores de ciclistes en zona urbana augmenta d'1 a 5 respecte al 2018 i es manté constant respecte al 2010.

D'altra banda, en el període 2010-2019 s'incrementen un 73,5% les víctimes mortals i ferides greus en bicicleta, tot i que per analitzar aquestes dades cal tenir en compte l'increment i l'extensió de l'ús d'aquest mode de transport durant la darrera dècada.

Vianants

Pel que fa a les víctimes mortals de vianants al 2019 en zona urbana són 29. Per al període 2010-2019, esdevé molt destacable el descens de les víctimes mortals vianants, amb una reducció d'un 35,6% (de 45 a 29). En canvi, la reducció de víctimes mortals i ferides greus és més baixa (-13,5%).

Motoristes

Pel que fa a les víctimes mortals d'usuaris de motocicletes i ciclomotors en zona urbana, hi ha un augment important respecte al 2018, tot i que tenint en compte tot el període 2010-2019, el descens és d'un 6,9%.

La reducció de víctimes mortals i ferides greus en motocicleta i ciclomotor per al període esmentat és d'un 8,1%.

A continuació, es presenta un quadre resum amb els indicadors d'accidentalitat en funció dels col·lectius vulnerables analitzats:

Indicador d'accidentalitat per mitjà de transport	Any 2010	Any 2019	% var 2010-2019
Vianants			
Víctimes mortals a 24 h ZI	19	12	⬇️ -36,8%
Víctimes mortals a 24 h ZU	45	29	⬇️ -35,6%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZI	81	45	⬇️ -44,4%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZU	393	340	⬇️ -13,5%
Bicicleta			
Víctimes mortals a 24 h ZI	7	9	⬆️ 28,6%
Víctimes mortals a 24 h ZU	5	5	⊖ 0,0%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZI	56	74	⬆️ 32,1%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZU	49	85	⬆️ 73,5%
Motocicleta i ciclomotor			
Víctimes mortals a 24 h ZI	41	49	⬆️ 19,5%
Víctimes mortals a 24 h ZU	29	27	⬇️ -6,9%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZI	382	363	⬇️ -5,0%
Víctimes mortals a 24 h i ferides greus ZU	469	431	⬇️ -8,1%

Grups de risc per col·lectius

Tot seguit es determinen quins són els grups de risc identificats en funció del mode de transport.

Tenint en compte les víctimes mortals i ferides greus de tots els modes de mobilitat, els grups de risc predominants identificats són usuaris de motocicletes i ciclomotors d'entre 15 i 54 anys, vianants de més de 74 anys i joves d'entre 15 i 24 anys que van en turisme/tot terreny.

Víctimes mortals i ferides greus/100.000 habitants, 2019

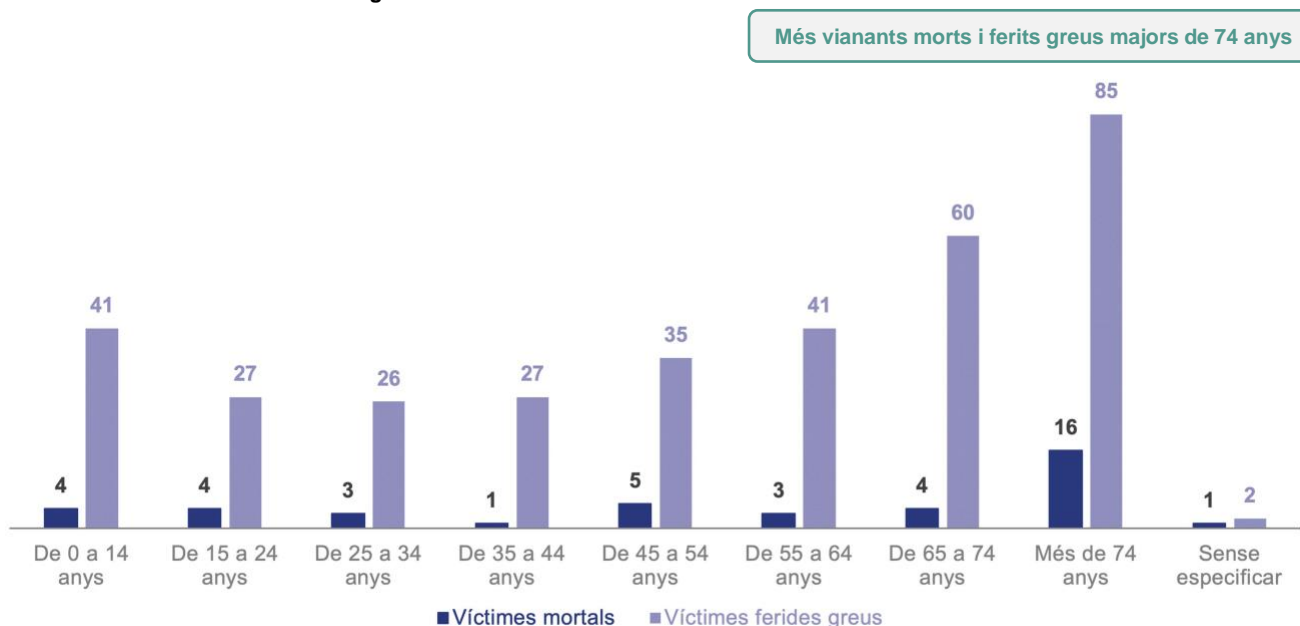
Grup d'edat	Vianants	Ciclistes	En motocicleta	En ciclomotor	En turisme i tot terreny	En vehicle pesant
De 0 a 14 anys	3,8	0,7	0,2	0,1	1,5	0,2
De 15 a 24 anys	4,0	2,9	10,8	2,9	10,4	0,5
De 25 a 34 anys	3,3	1,7	17,3	1,0	8,7	1,4
De 35 a 44 anys	2,3	1,7	12,1	1,2	5,5	1,5
De 45 a 54 anys	3,4	2,9	15,4	1,5	5,3	2,0
De 55 a 64 anys	4,7	3,2	11,4	0,9	5,8	1,2
De 65 a 74 anys	8,8	2,2	3,4	0,3	7,4	0,4
Més de 74 anys	14,2	1,3	1,0	0,1	8,6	1,4

Així doncs, els grups de risc detectats a través de l'anàlisi per cada mode de transport són els següents:

- Vianants: >74 anys
- Ciclistes: 45-64 anys
- En motocicleta: 25-54 anys
- En ciclomotor: 15-24 anys
- En turisme i tot terreny: 15-24 anys
- En vehicle pesant: 35-54 anys

Pel que fa als vianants, a la següent figura es pot veure com el grup d'edat amb més víctimes mortals i ferides greus són les persones més grans de 74 anys.

Vianants: víctimes mortals i ferides greus. 2019

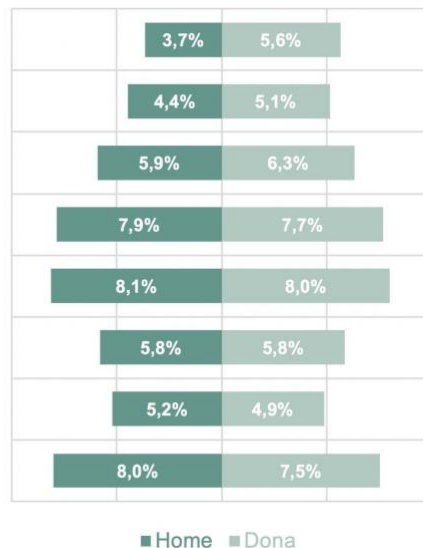
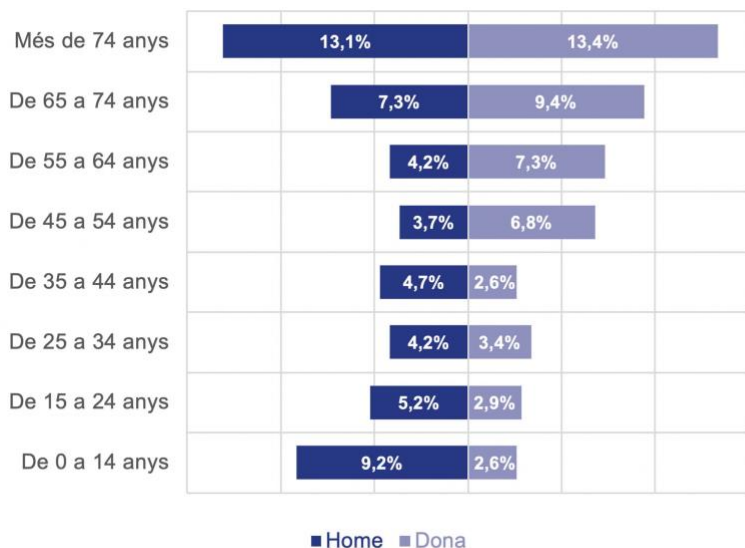


Es compara a continuació el percentatge que representen les víctimes mortals i greus per grup d'edat en relació amb el percentatge de població que representen.

En vianants, destaquen les proporcions de víctimes homes i dones de més de 65 anys. Els homes de més de 74 anys representen el 3,7% de la població i, en canvi, el 13,1% de les víctimes mortals. En el cas de les dones, el 13,4% són víctimes de més de 74 anys, malgrat que representen només el 5,6% de la població.

El 95% dels tipus de sinistres viaris que inclouen una víctima mortal o ferida greu vianant és l'atropellament. I aquest tipus de sinistre es produeix en quasi un 90% dels casos en zona urbana.

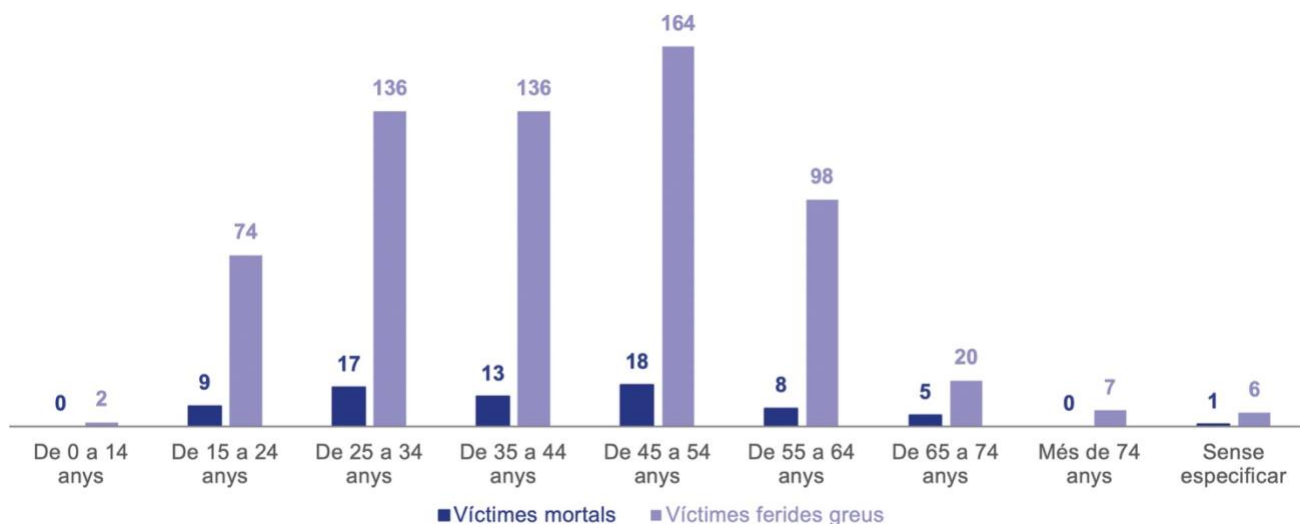
Vianants: víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per grups d'edat (%). 2019
Piràmide poblacional (%). 2019



Pel que fa a les víctimes mortals i ferides greus motoristes, a la següent figura s'observa com el grup amb més sinistres viaris és el que comprèn la franja d'edat d'entre 45 i 54 anys, tot i que el nombre de víctimes mortals i ferides greus és molt elevat també entre els 25 i els 44 anys.

Motoristes: víctimes mortals i ferides greus. 2019

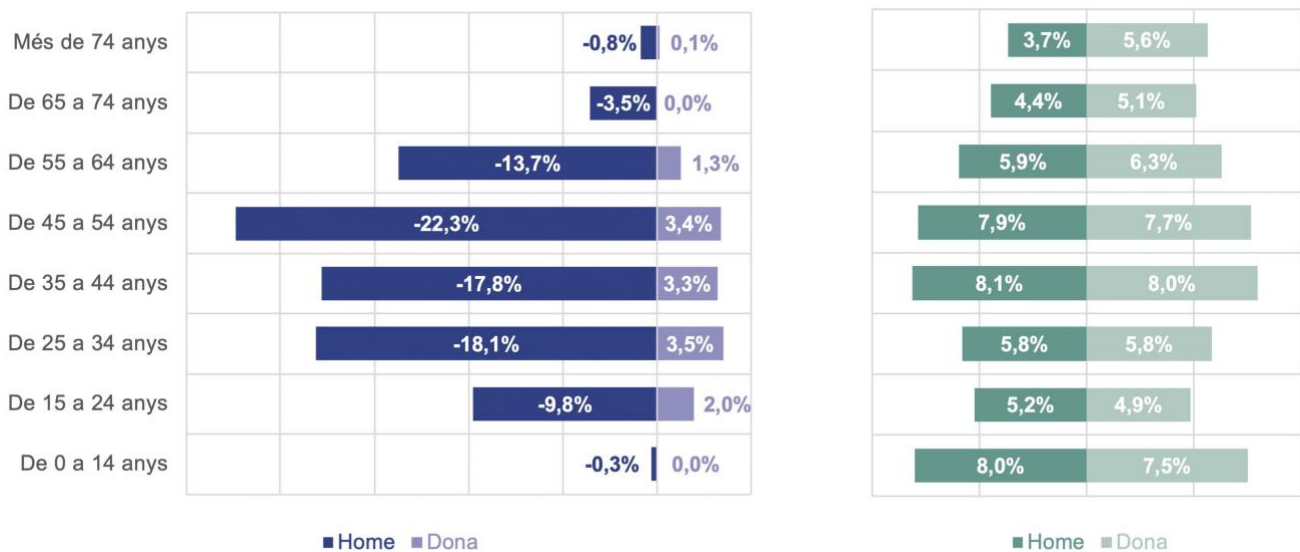
Més motoristes morts i ferits greus d'entre 45 i 54 anys



Considerant les víctimes mortals i greus motoristes, destaca el caràcter masculí en el perfil de les víctimes, sobretot el grup entre 45 i 54 anys (22,3% de les víctimes) i entre 25 i 34 anys (18,1%).

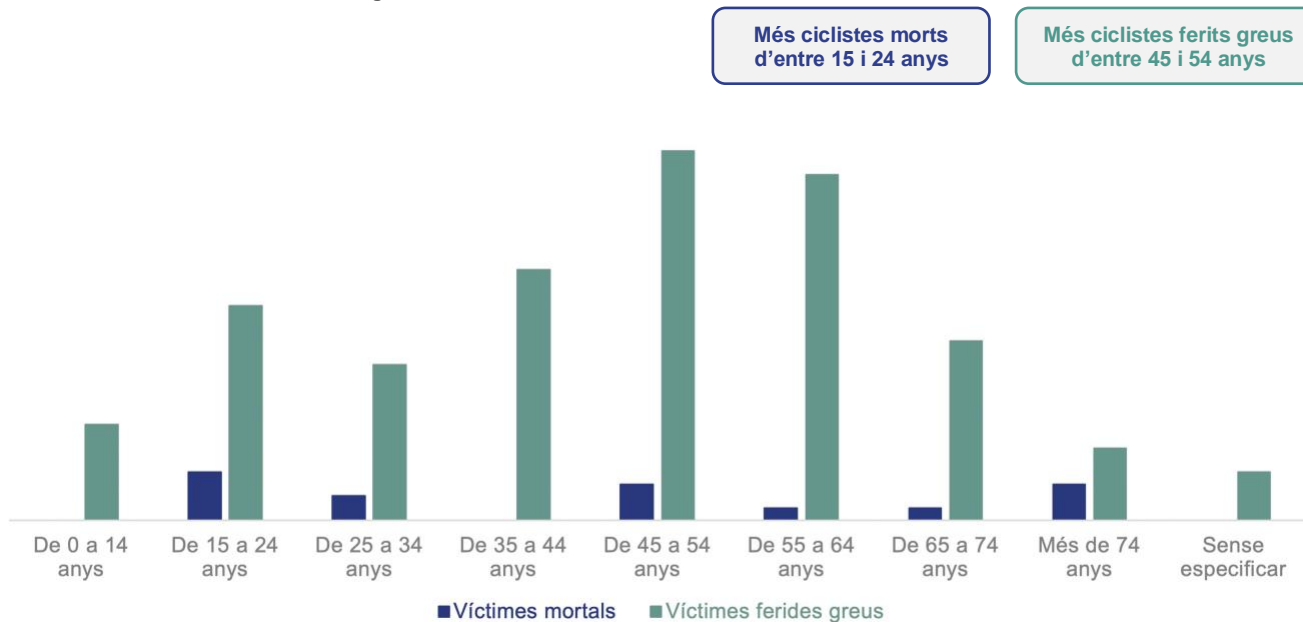
Segons l'EMEF de 2019 (Enquesta de mobilitat en dia feiner, que realitza anualment l'Autoritat del Transport Metropolità, ATM), els homes van 4 vegades més en moto que les dones i, en canvi, hi ha 6 vegades més de víctimes mortals i greus homes que dones.

Motoristes: víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per grups d'edat (%). 2019
Piràmide poblacional (%). 2019



Pel que fa als ciclistes, es pot observar a la següent figura, que mostra víctimes mortals i ferides greus en zona urbana i interurbana, que el grup de joves, entre 15 i 24 anys, és el grup que presenta més víctimes mortals. Pel que fa les víctimes ferides greus, el grup de 45 a 54 anys és el que té més víctimes ferides greus.

Ciclistes: víctimes mortals i ferides greus. 2019



La proporció més gran de víctimes mortals i ferides greus en ciclistes són homes d'entre 35 i 64 anys (el 45, 8%), mentre que representen el 21,9% de la població.

Segons l'EMEF de 2019, els homes fan servir 2 vegades més la bicicleta que les dones i, en canvi, hi ha 6 vegades més de víctimes mortals i greus homes que dones.

Ciclistes: víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per grups d'edat (%). 2019

Piràmide poblacional (%). 2019



En turisme/tot terreny, destaquen en general més les víctimes homes que dones. Pel que fa a l'edat, destaquen els grups de 15 a 54 anys, amb

percentatges al voltant del 10% en els homes. Pel que fa a les dones, destaca el grup de 15 a 24 anys.

Atenent a les dades del cens de conductors/res al 2019, hi ha un 43 % dones i un 57% homes amb permís de conduir. I tot i que, segons l'EMEF de 2019, els homes condueixen turismes 1,2 vegades més que les dones hi ha 1,6 vegades més de víctimes mortals i ferides greus homes que dones.

Turisme i tot terreny: víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per grups d'edat (%). 2019
Piràmide poblacional (%). 2019

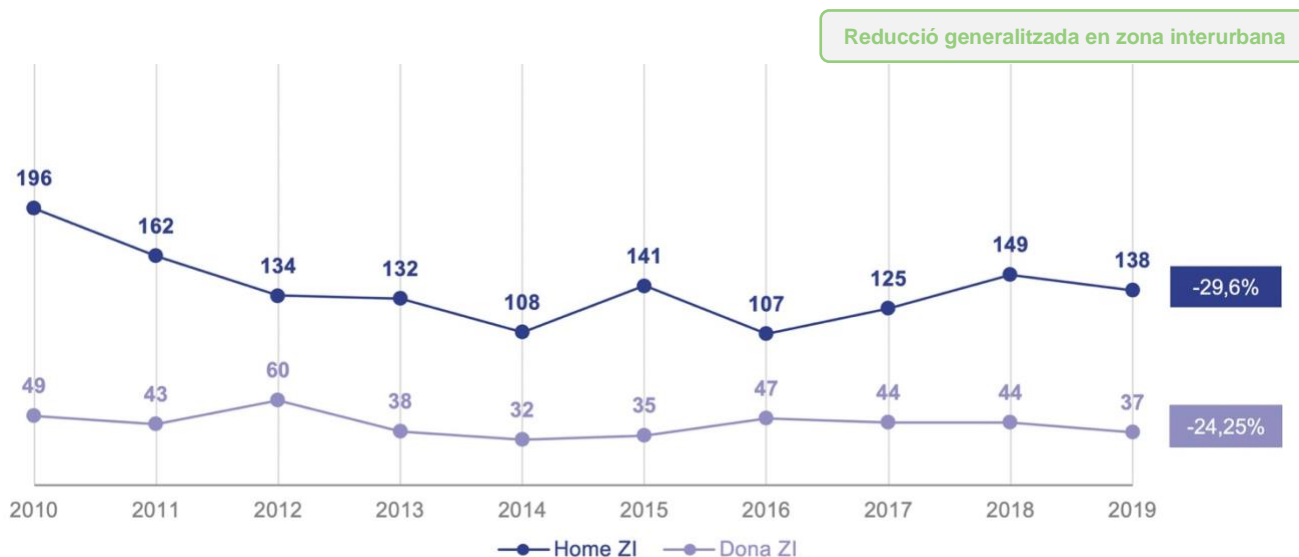


Evolució de l'accidentalitat per gènere

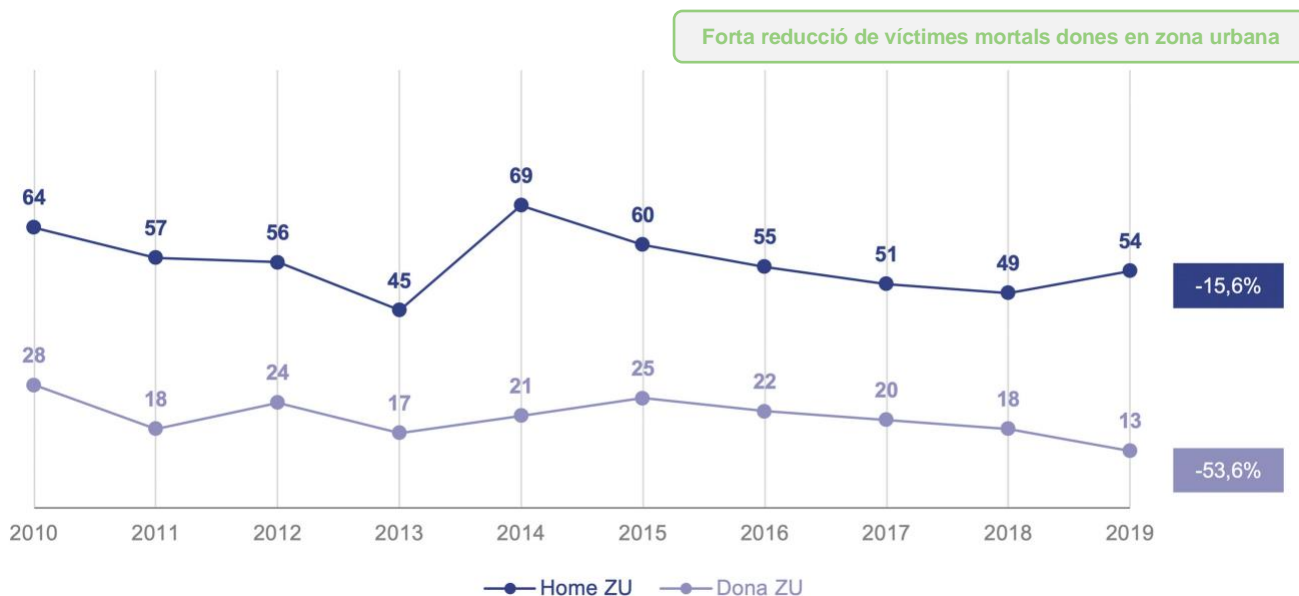
Continuant amb l'anàlisi de l'accidentalitat per gènere, tot seguit s'analitzen les xifres de víctimes mortals i ferides greus. Considerant les dades agregades de 2010-2019, hi ha fins a 3,8 vegades més de víctimes mortals homes que dones.

L'increment de víctimes mortals a 24 hores des del 2016 es deu als homes (28,9%), ja que les víctimes mortals dones baixen i passen, en aquest període, de 47 a 37 en zona interurbana i de 22 a 13 en zona urbana. En canvi, les víctimes mortals homes augmenten en zona interurbana en aquest període, i passen de 107 a 138.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per gènere en zona interurbana. 2010-2019



Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per gènere en zona urbana. 2010-2019

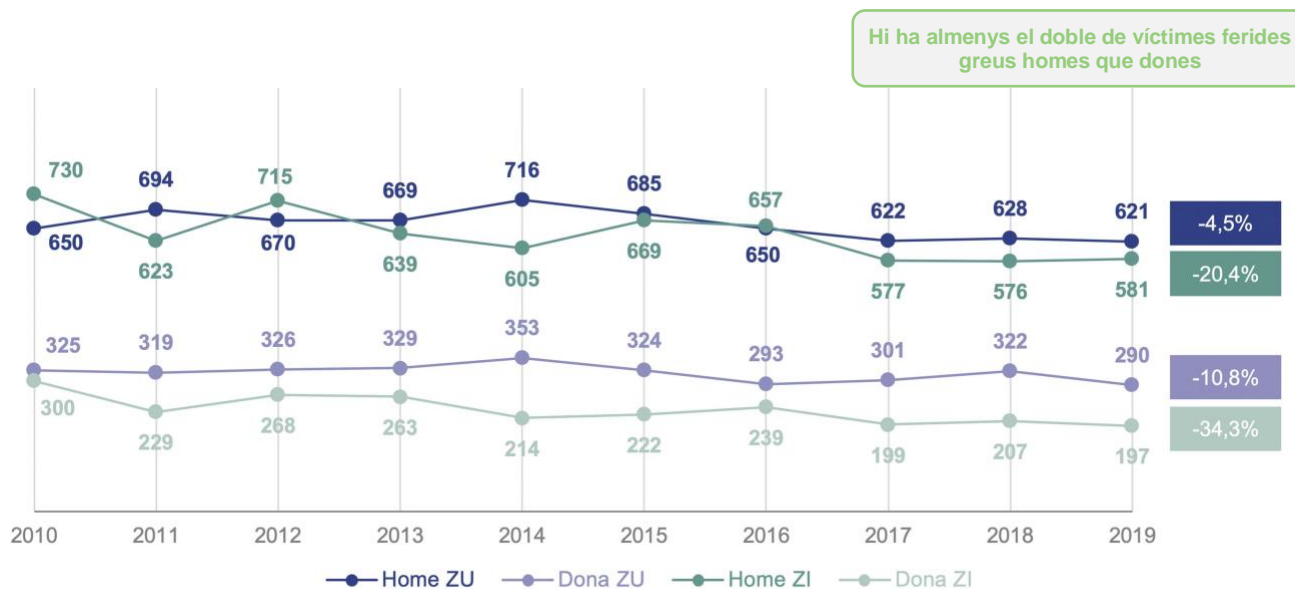


L'increment de víctimes mortals a 24 hores des del 2016 es deu als homes (28,9%), ja que les víctimes mortals dones baixen i passen, en aquest període, de 47 a 37 en zona interurbana i de 22 a 13 en zona urbana. En canvi, les víctimes mortals homes augmenten en zona interurbana en aquest període, i passen de 107 a 138.

En zona interurbana hi ha 3 vegades més víctimes ferides greus homes que dones. En canvi, en zona urbana aquesta proporció és de poc més del doble.

Destaca que, mentre que el nombre de víctimes mortals homes en zona urbana puja, disminueix el nombre de víctimes ferides greus.

Evolució del nombre de víctimes ferides greus a 24 hores per gènere en zona urbana i interurbana. 2010-2019



Considerant conjuntament les víctimes mortals a 24 hores i les ferides greus, els homes segueixen representant el doble que les dones en zona urbana, i el triple en zona interurbana.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus per gènere zona urbana i interurbana. 2010-2019



A continuació, s'analitza la incidència per gènere en la conducta infractora. A la següent taula, que mostra les principals infraccions que es cometien en la conducció al 2019 observem que els homes duen a terme infraccions més perilloses que les dones, com les relacionades amb l'excés de velocitat mentre que en les dones són més elevades les infraccions de caire administratiu com

les relatives a la matriculació i condicions tècniques del vehicle o a l'assegurança obligatòria:

Infraccions 2019	% Dones	% Homes
Velocitat	60,4	69,9
Documentació del conductor/a	3,7	3,6
Normes sobre ingestió d'alcohol i altres drogues	1,1	1,2
Normes generals de comportament de conductors/res	3,6	3,5
Cinturó, casc i elements de seguretat	1,1	1,2
Parades i estacionaments	0,9	0,9
Senyalització	2,2	2,5
Assegurança obligatòria de vehicles	5,9	4,5
Matriculació i condicions tècniques del vehicle	14,9	9,5

En ambdós casos, la infracció més habitual, tant en homes com en dones, és l'excés de velocitat. Al 2019, en les dones un 60,4 % de totes les denúncies i un 69,9% en els homes, amb 10 punts percentuals de diferència.

De l'anàlisi de les dades estudiades, es posa de manifest que fruit del procés de socialització diferencial de gènere que es continua donant a les nostres societats, les dones i els homes presenten diferents pautes de mobilitat i de conducció, relacionades amb el rol social de cura i amb unes característiques més agressives o col·laboratives en funció d'aquesta socialització diferencial, que condicionen la seva accidentalitat.

Altres dades d'accidentalitat

Localització

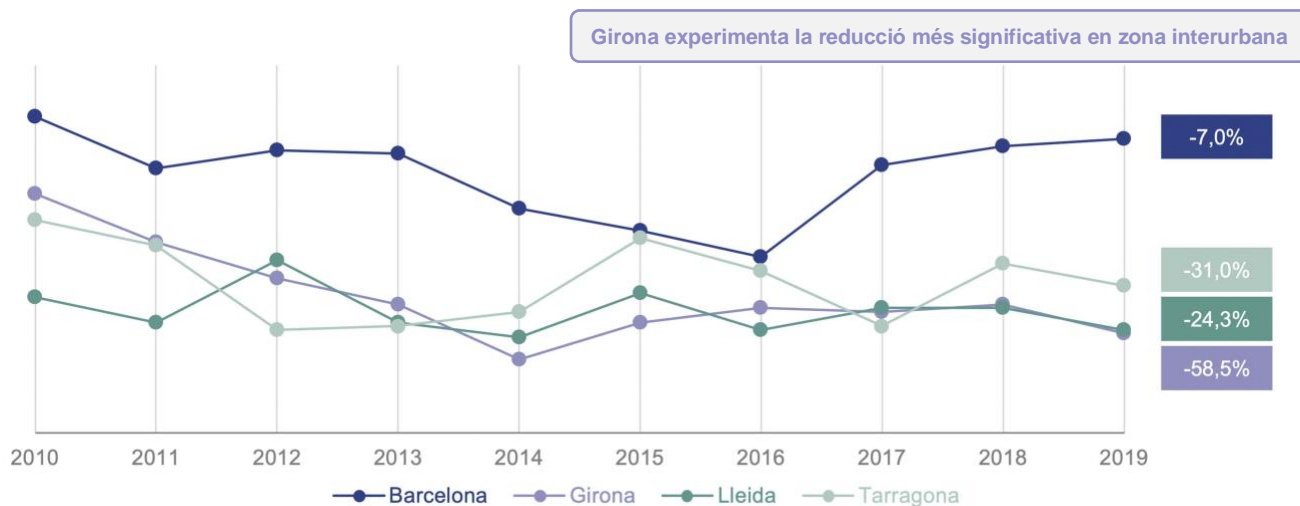
Per demarcacions territorials en zona interurbana, destaca l'increment de víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana de Barcelona des del 2016, que passen de 48 a 80. Aquest repunt ja es va iniciar el 2017, amb 73 víctimes mortals, tot i que la reducció global per al període 2010-2018 a Barcelona és del 7%.

A Tarragona, durant el 2017 es van enregistrar 29 víctimes mortals a 24 hores, un dels valors més baixos del període, però durant el 2018 hi va haver un repunt de mortalitat amb 46 víctimes mortals i el 2019 es va aconseguir abaixar de nou aquesta xifra, fins a 40.

A Lleida, les víctimes mortals el 2019 es redueixen fins a 28, un 24,3% menys respecte al 2010.

A Girona, les víctimes mortals van reduir-se molt, fins a arribar al mínim del període, registrant el 2014 només 20 víctimes. La reducció per al període 2010-2019 és la més significativa, amb un 58,5%.

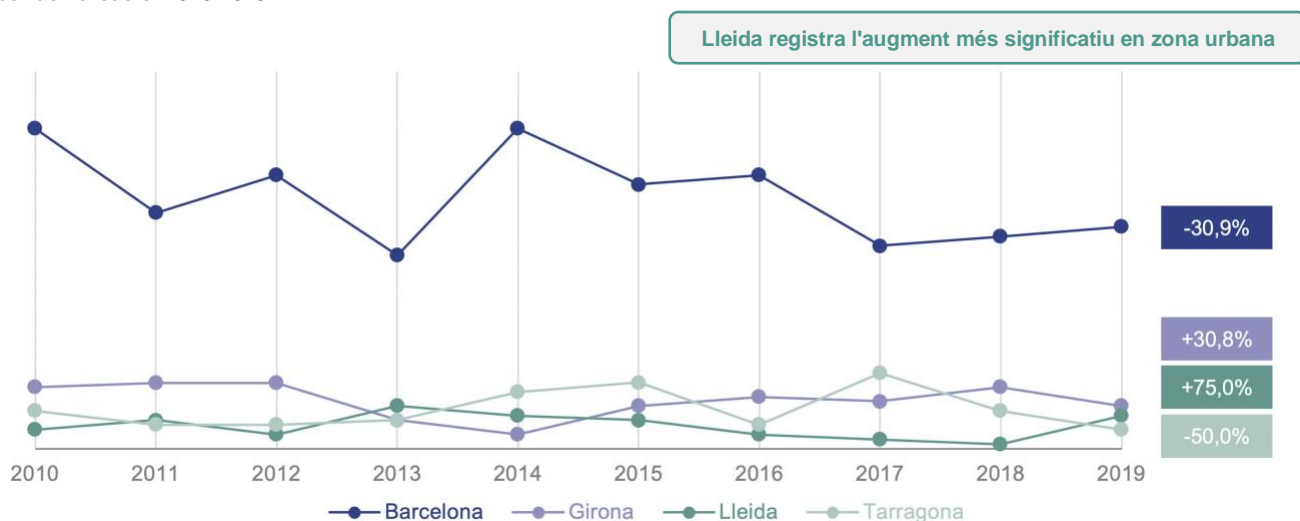
Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores en zona interurbana per demarcació. 2010-2019



En zona urbana, la demarcació de Barcelona, que és la que concentra un nombre més alt de víctimes mortals, redueix en un 30,9% els morts a 24 hores des del 2010, i passa de 68 a 47, tot i que se n'observen increments des del 2018.

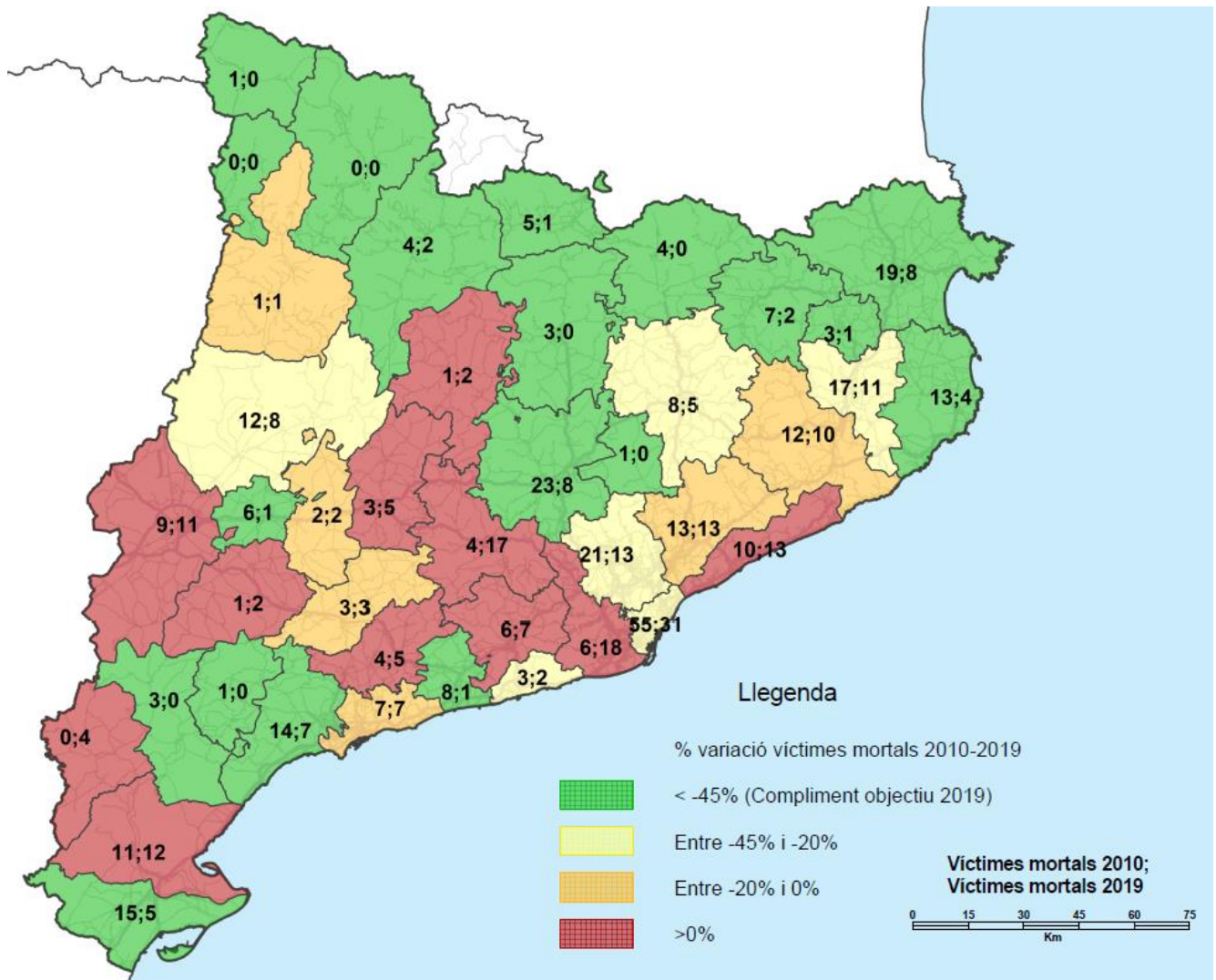
A Girona les víctimes mortals a 24 hores en xarxa urbana es redueixen un 30,8% des del 2010 i a Tarragona un 50%, mentre que a Lleida passen de 4 a 7, un increment del 75%.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores en zona urbana per demarcació. 2010-2019



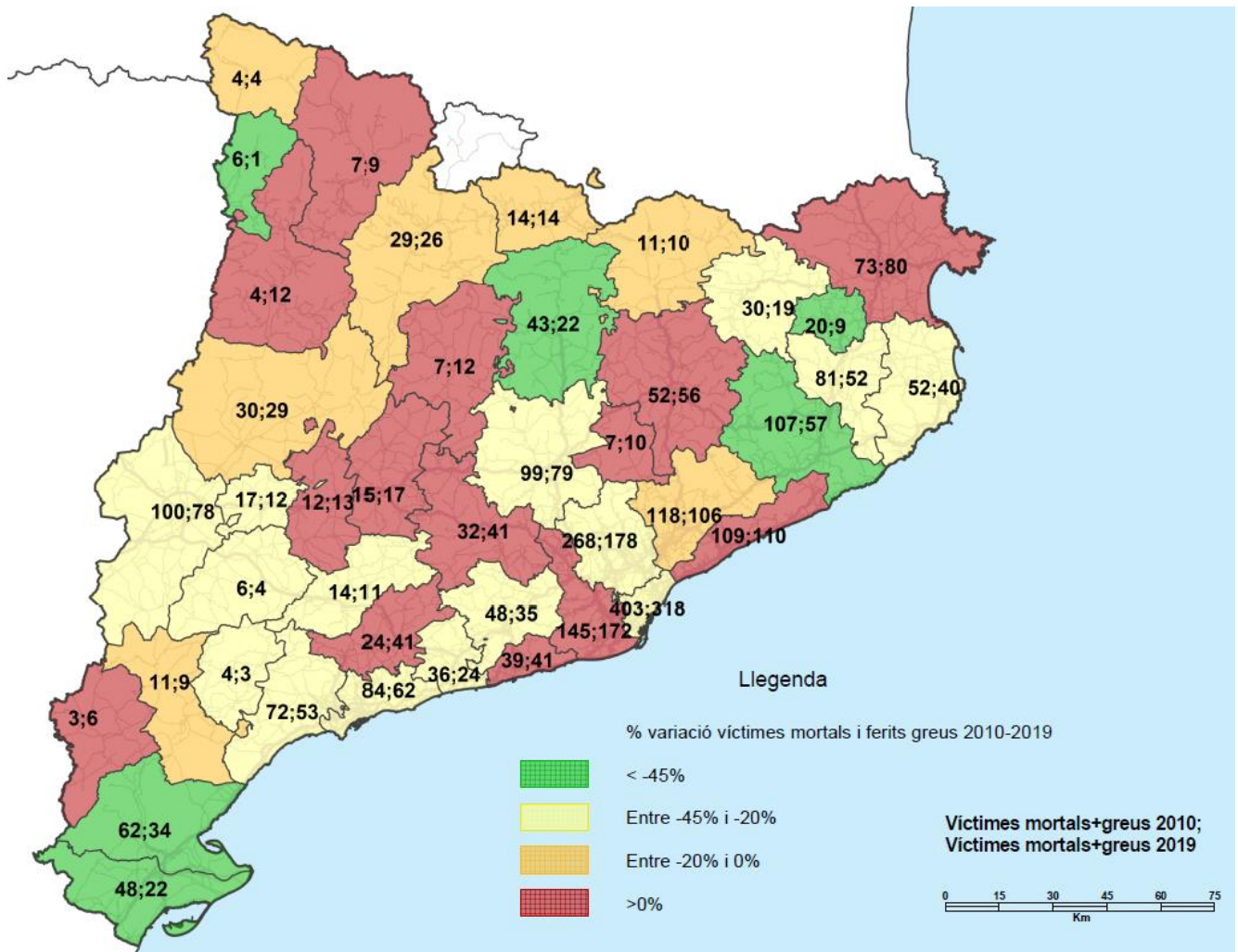
En analitzar el compliment dels objectius de reducció de víctimes mortals per comarques, s'observa una certa millora respecte a l'anàlisi anterior del període 2010-2018. Hi ha un nombre més alt de comarques en verd (19 comarques compleixen l'objectiu -45% de variació de víctimes mortals 2010-2019) i un nombre més baix de comarques en vermell (11 comarques amb increment de víctimes per al període 2010-2019).

Variació de víctimes mortals 2010-2019 i grau de compliment de l'objectiu



Afegint-hi les víctimes ferides greus, s'observa també una certa millora respecte a l'anàlisi anterior del període 2010-2018. No hi ha més comarques en verd però sí que hi ha un nombre més baix de comarques en vermell (14 comarques amb increment de víctimes per al període 2010-2019).

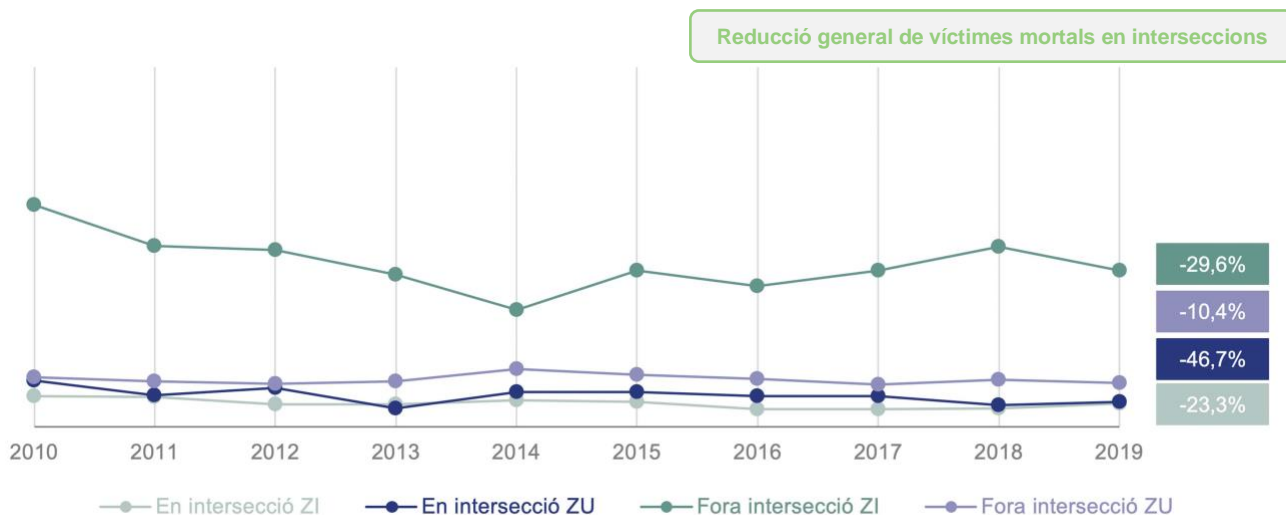
Variació de víctimes mortals i ferides greus 2010-2019



Interseccions

Les interseccions representen punts conflictius respecte als sinistres viaris, on s'han registrat 23 víctimes mortals en zona interurbana i 24 en zona urbana, tot i que la major part de les víctimes mortals es produeixen fora d'intersecció, i per primer cop des del 2016 s'observa una baixada respecte a l'any anterior.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores en interseccions en zona urbana i interurbana. 2010-2019

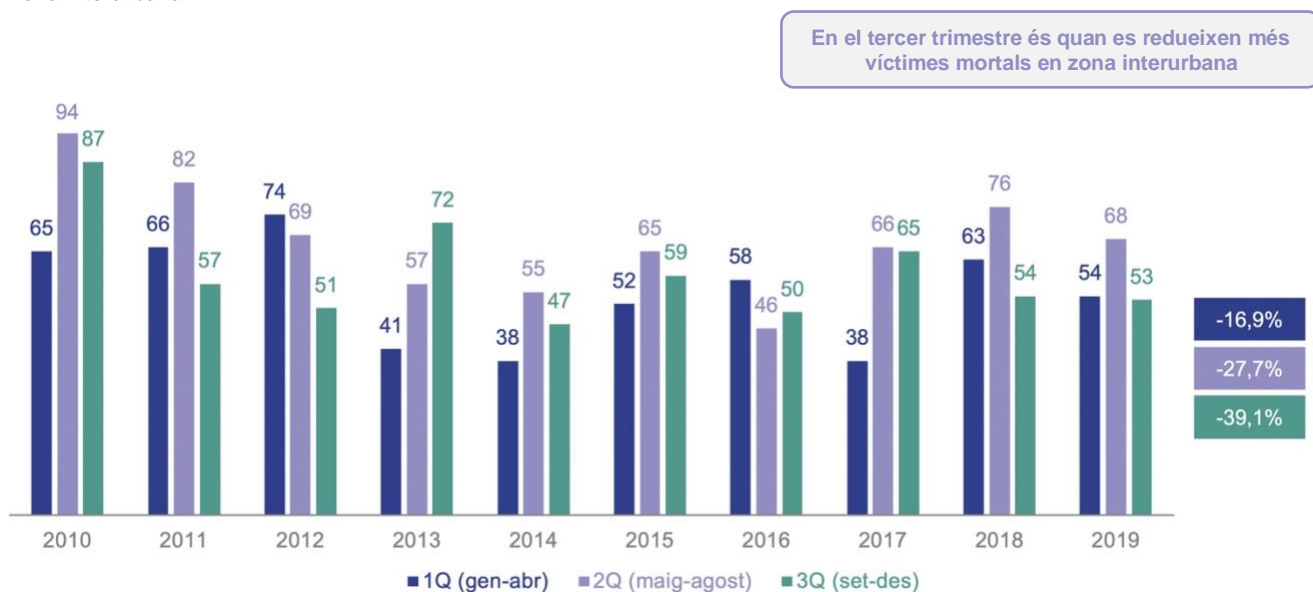


Període temporal

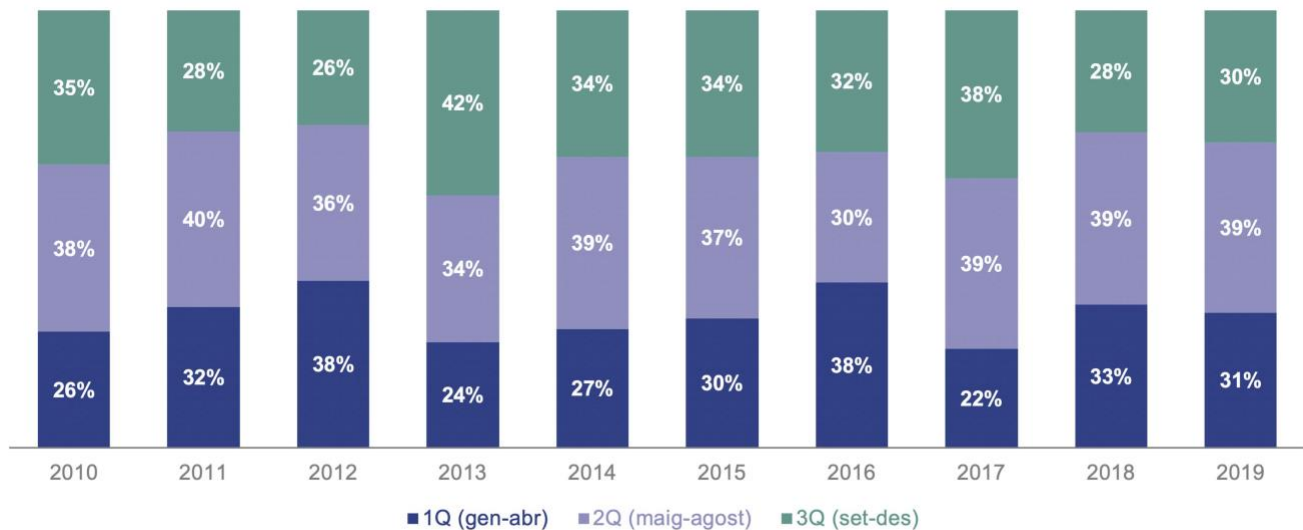
Per a l'anàlisi temporal de l'accidentalitat, s'agrupen els mesos per quadrimestre i es compara l'evolució anual de la distribució de les víctimes mortals en el període 2010-2019.

En zona interurbana, generalment el quadrimestre amb el nombre més alt de víctimes és el segon, que engloba els mesos d'estiu. El 2019 s'ha aconseguit abaixar el nombre de víctimes mortals a 24 hores respecte al 2018, que va ser el pitjor estiu des del 2011. El quadrimestre amb una reducció més significativa de víctimes ha estat el tercer, amb una baixada del 39,1%.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019. Zona interurbana



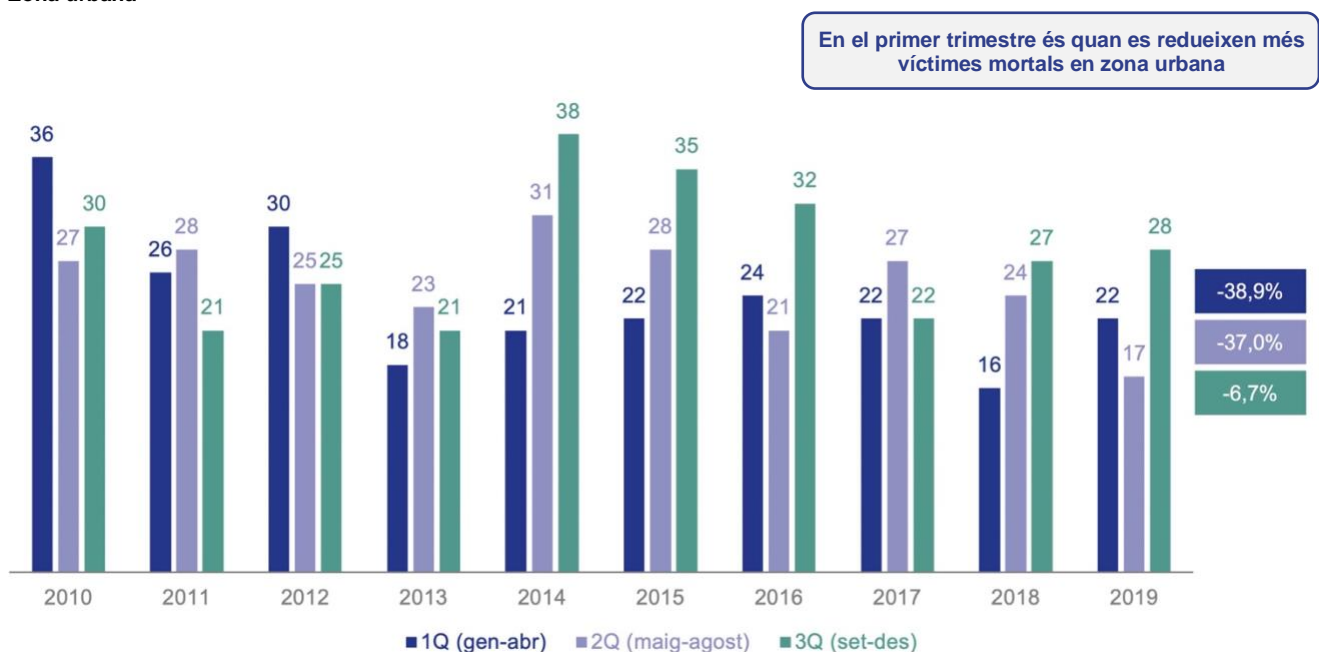
Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019.
Zona interurbana



En zona urbana s'observa des del 2014 una clara concentració del nombre de víctimes mortals al tercer quadrimestre (excepte l'any 2017), que s'han reduït només un 6,7% entre 2019 i 2010.

El primer i el segon quadrimestre experimenten disminucions considerables des del 2010 (38,9% i 37%, respectivament).

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019.
Zona urbana



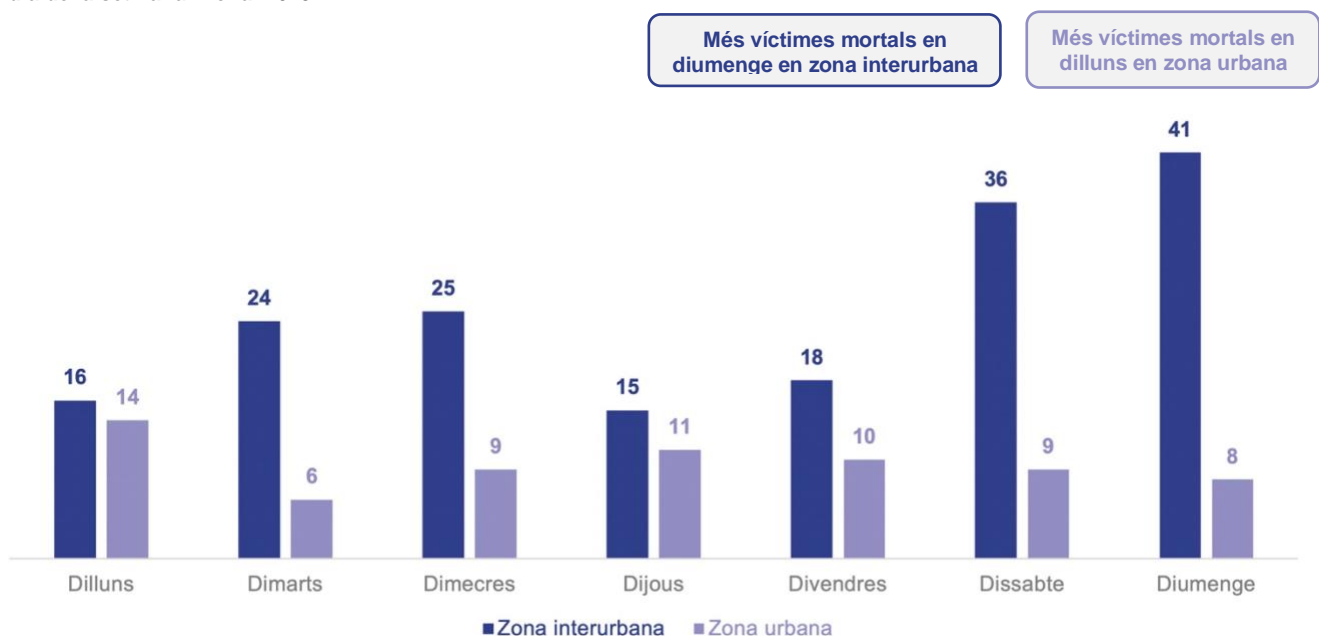
Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019
Zona urbana



Dia de la setmana

L'any 2019, en zona interurbana, el 44% de les víctimes mortals es produeixen en cap de setmana (dissabte i diumenge), quan hi ha la mobilitat no obligada. En zona urbana, el percentatge de víctimes mortals en cap de setmana és del 25%.

Distribució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons dia de la setmana i zona. 2019



Període del dia

A continuació es mostren les distribucions de víctimes segons el moment del dia, considerant:

- Matí: 6.00 a 14.00 hores
- Tarda: 14.00 a 22.00 hores
- Nit: 22.00 a 6.00 hores

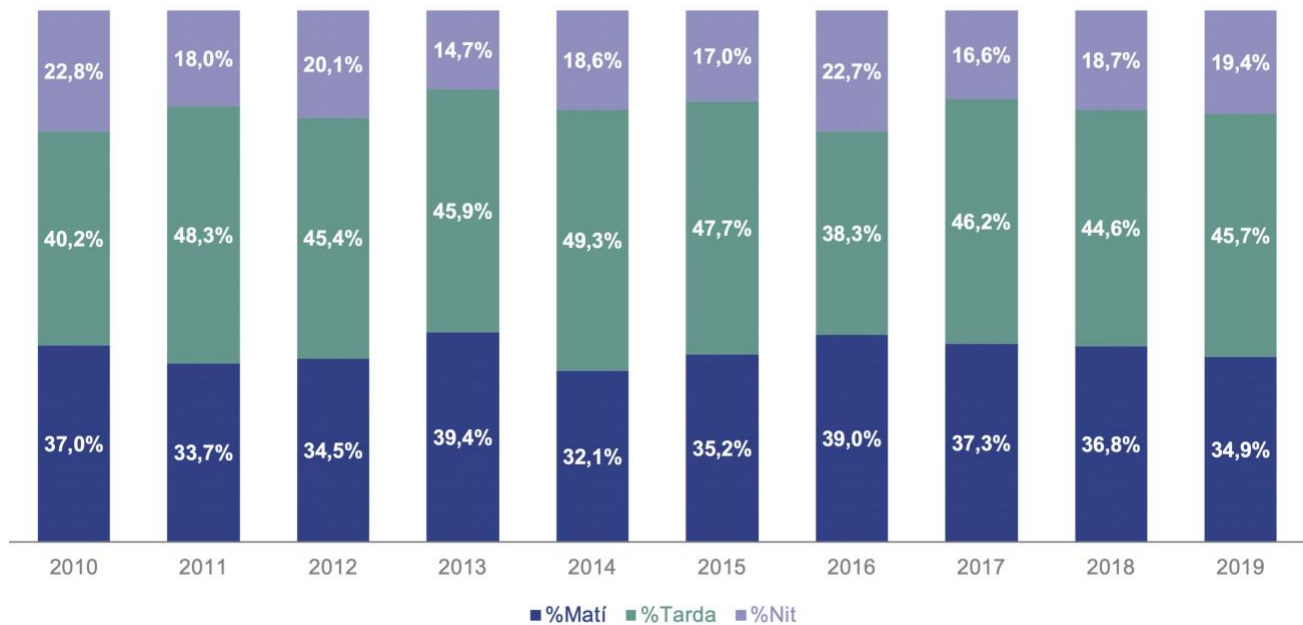
En zona interurbana, la proporció més gran de víctimes mortals a 24 hores es produeix en horari de tarda, i s'observa un increment des del 2016, que passa de 59 víctimes el 2016 a 80 el 2019, però respecte a l'any 2018 s'ha produït una reducció de 6 víctimes mortals.

Les reduccions més importants en el període 2010-2019 s'han produït en horari de matí i nit, amb unes reduccions del 33% i el 39,3%, respectivament.

Víctimes mortals a 24 hores segons el moment del dia. 2010-2019.
Zona interurbana



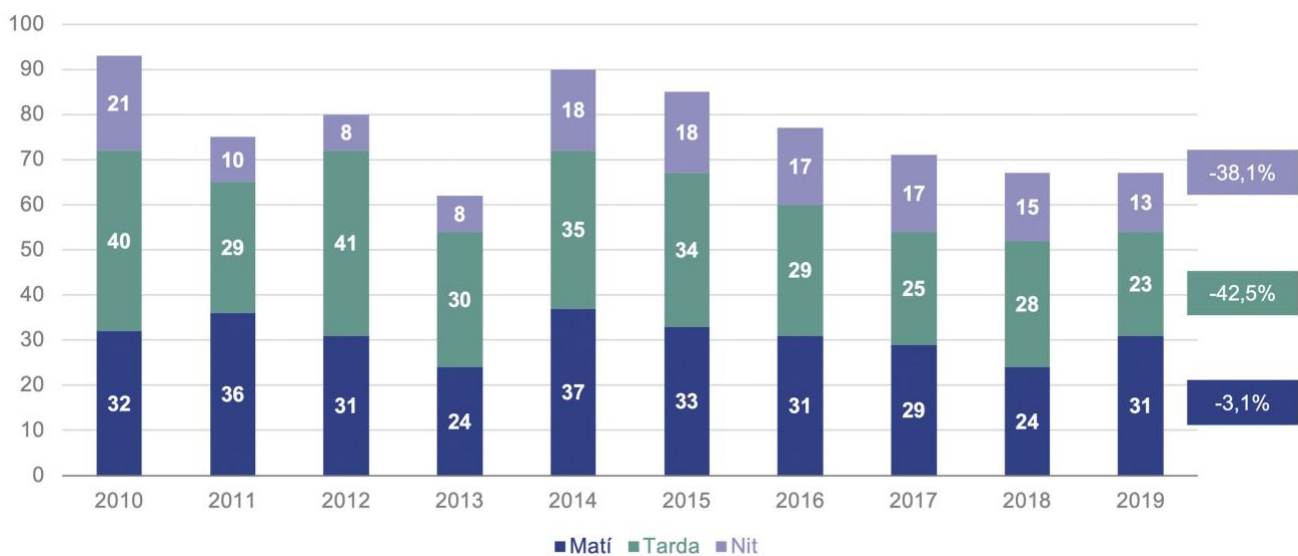
Proporció de víctimes mortals a 24 hores segons el moment del dia. 2010-2019.
Zona interurbana



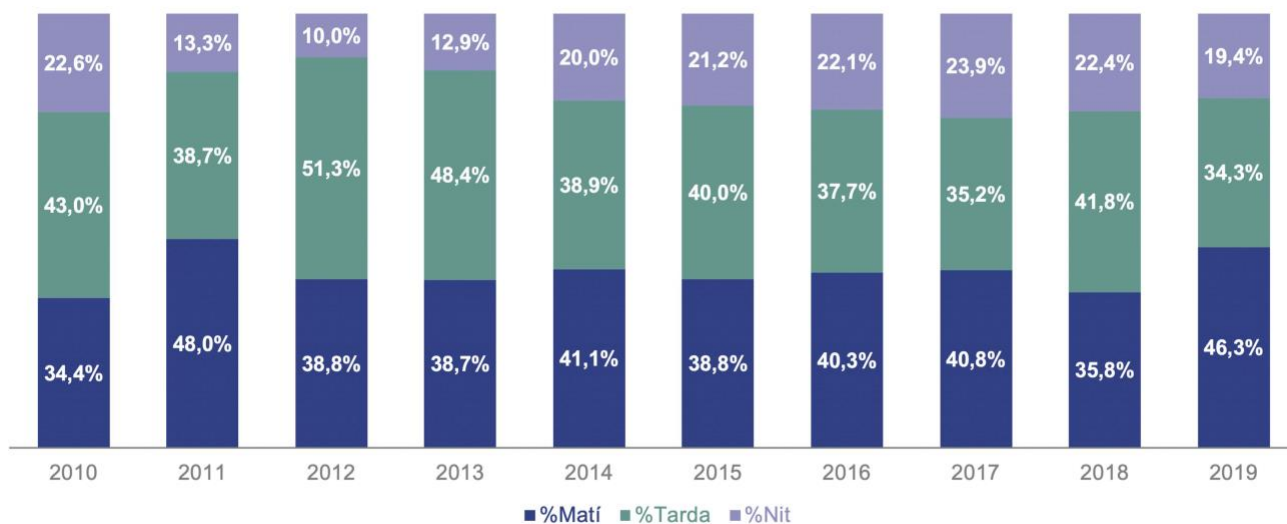
En zona urbana, la proporció més gran de víctimes mortals a 24 hores s'ha anat trasladant de la tarda cap al matí. Així, el 2019, el 46,2% de víctimes mortals s'acumulen al matí. En el període 2010-2019 el nombre de víctimes mortals es redueix un 3,1% al matí, un 42,5% a la tarda i un 38,1% a la nit.

Víctimes mortals a 24 hores segons el moment del dia. 2010-2019.
Zona urbana

Major reducció de víctimes mortals a la tarda en zona urbana



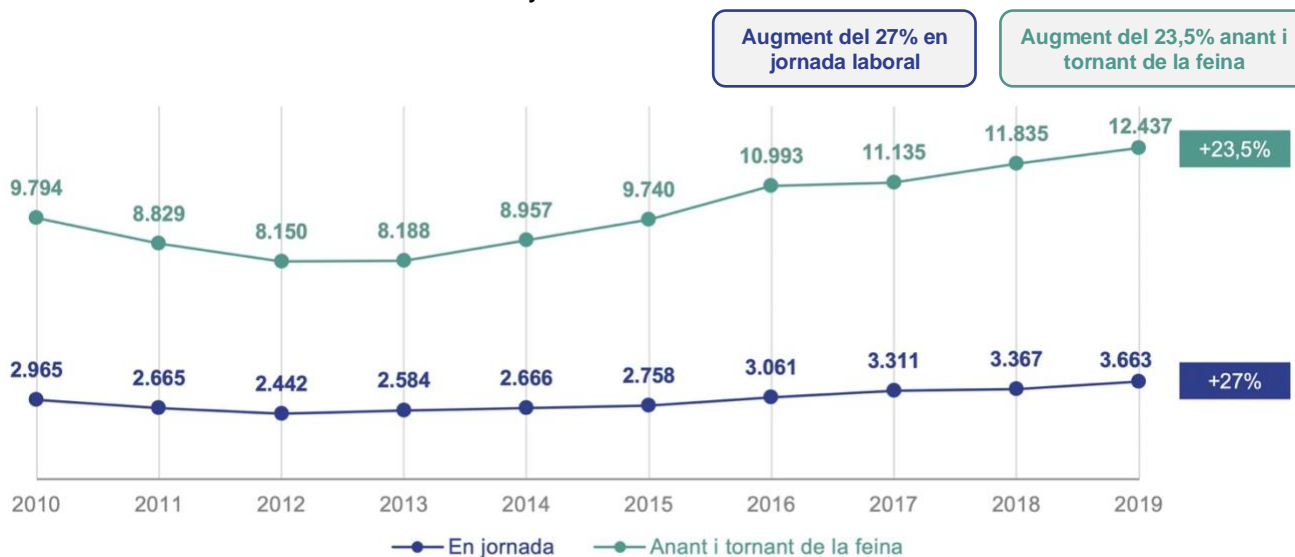
Proporció de víctimes mortals a 24 hores segons el moment del dia. 2010-2019.
Zona urbana



Accidents laborals de trànsit

Moltes persones fan desplaçaments per motius laborals, ja sigui per anar i tornar del lloc de treball o els derivats de l'activitat laboral. Les dades d'accidentalitat disponibles posen de manifest que els accidents laborals de trànsit augmenten per al període 2010-2019 un 27% en jornada i un 23,5% anant i tornant de la feina.

Evolució dels accidents laborals de trànsit a Catalunya. 2010-2019



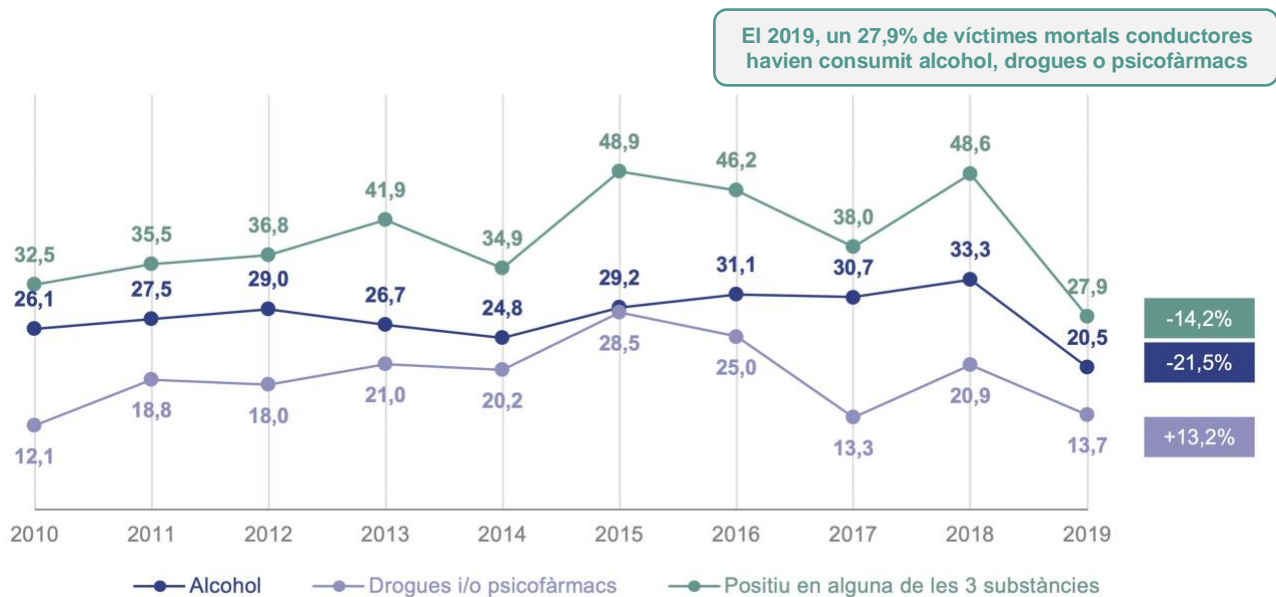
Factors de risc concurrents

Alcohol i altres drogues

El percentatge de positius en alcohol, altres drogues i psicofàrmacs en víctimes mortals conductores en sinistres viaris ha augmentat molt en el període 2010-2018, però per primer cop en 9 anys, el 2019, s'ha aconseguit rebaixar aquest valor.

El 2019, el 27,9% de les víctimes mortals conductores en sinistres viaris van donar positiu en alguna de les 3 substàncies, mentre que el 2010 aquest valor era el 32,5%.

Evolució toxicològica (% persones conductores mortes amb substàncies detectades). 2010-2019.



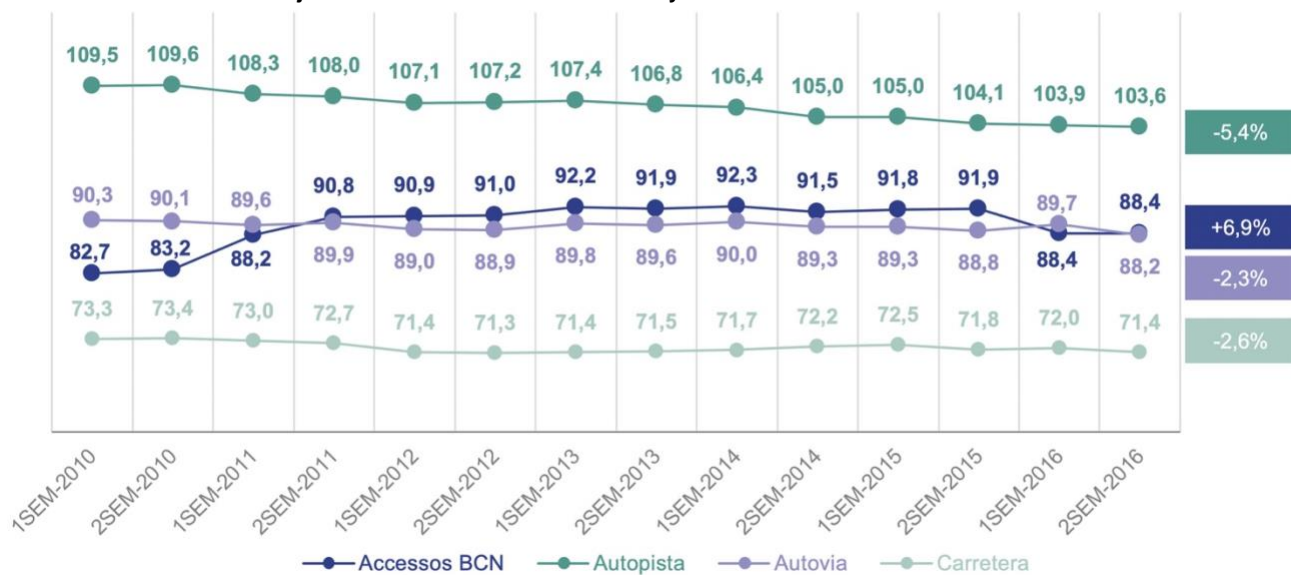
Velocitat

En general, la velocitat mitjana a la xarxa interurbana s'ha anat reduint des del 2010, sobretot a les autopistes, per la implementació de mesures de control de la velocitat.

Conduir a una velocitat inadequada és la causa del 7,36% d'accidents a les carreteres catalanes el 2019, segons l'Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya de 2019.

A continuació es mostra un gràfic amb l'evolució de les velocitats mitjanes a la xarxa interurbana de Catalunya amb les darreres dades disponibles:

Evolució de les velocitats mitjanes a la xarxa interurbana. Catalunya 2010-2016



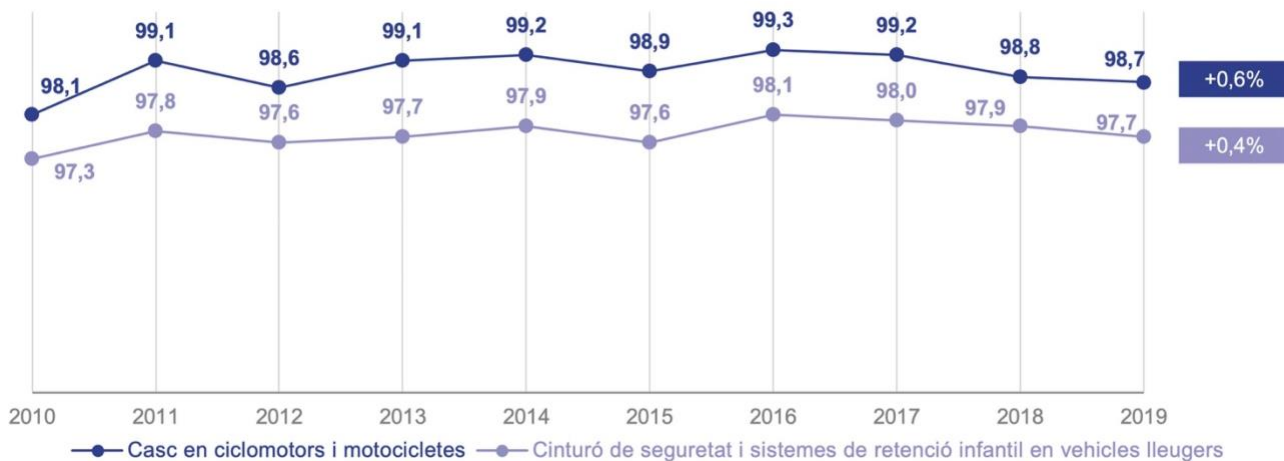
Pel que fa a la zona urbana, es dona una reducció de la velocitat de circulació, en línia amb les darreres modificacions legislatives al respecte i amb una extensió més gran de les zones de pacificació del trànsit en l'àmbit urbà per tal de fer uns pobles i ciutats més adaptats a la població que hi viu i potenciant els desplaçaments amb modes sostenibles, amb l'objectiu de reduir els atropellaments i millorar la qualitat de vida de les persones.

Elements de seguretat passiva

L'ús dels elements de seguretat passiva està molt estès. En el següent gràfic se'n mostra l'ús en zona interurbana durant el període 2010-2019.

Ús dels accessoris de seguretat en víctimes d'accident. 2010-2019.

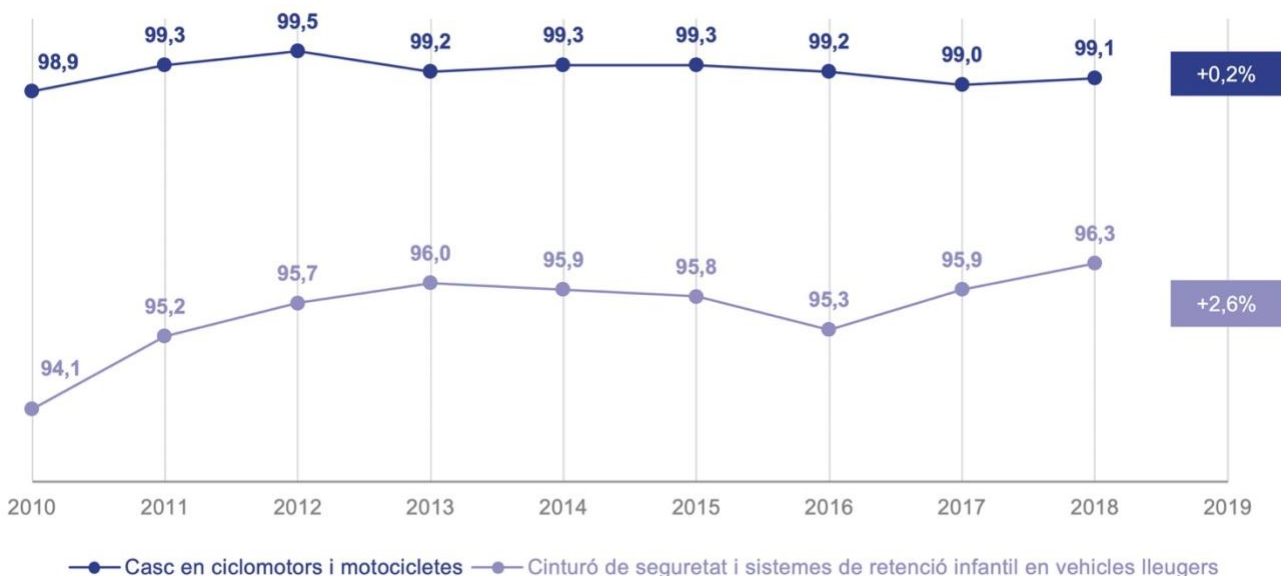
Zona interurbana



L'ús del cinturó de seguretat i dels sistemes de retenció infantil puja 2,4 punts percentuals en zona urbana.

Ús dels accessoris de seguretat en víctimes d'accident. 2010-2019.

Zona urbana



Distraccions

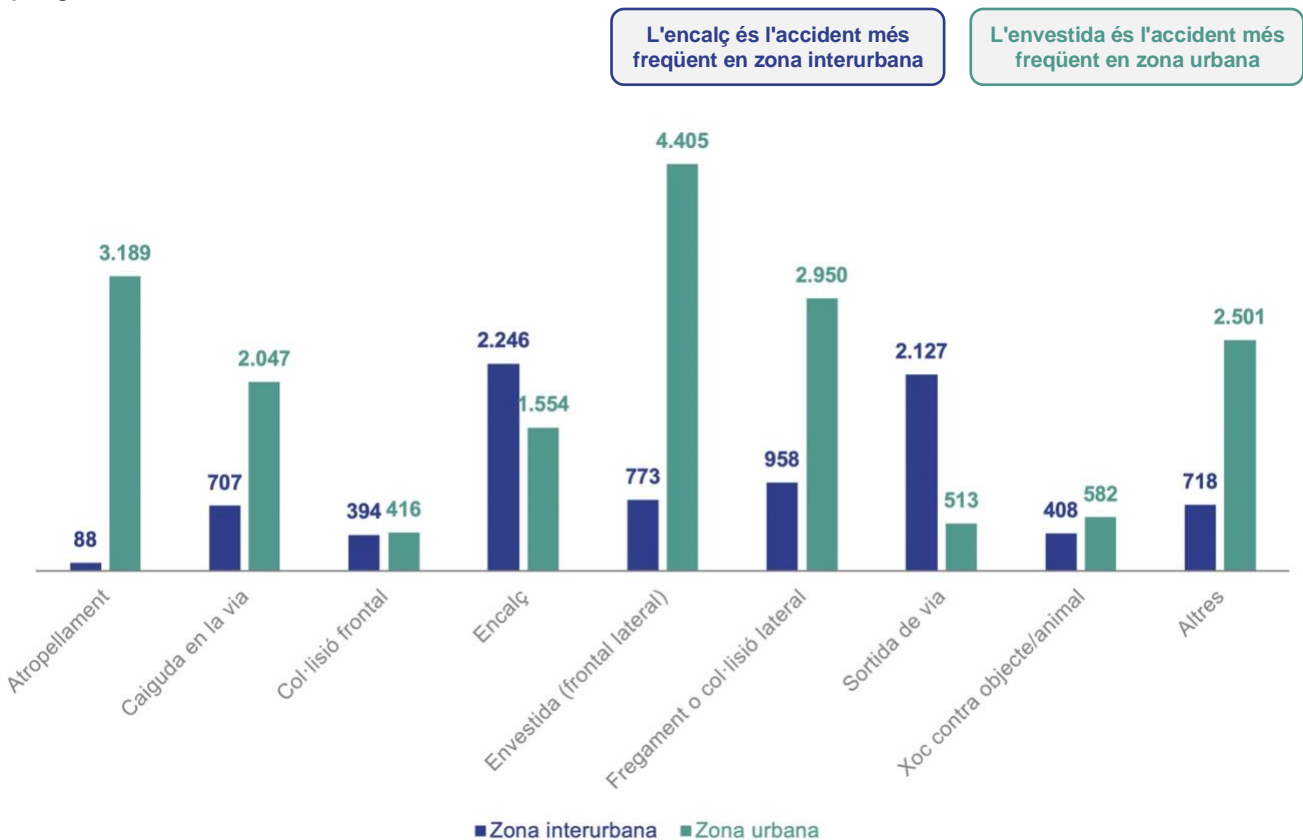
Un factor cada cop més comú en els sinistres viaris són les distraccions, sobretot les relacionades amb l'ús del mòbil durant la conducció. Segons les darreres dades disponibles, les distraccions com a factor concurrent causaven el 22% dels sinistres viaris produïts el 2018. Aquest factor, amb tendència creixent durant la darrera dècada, s'ha incrementat el 2019 mig punt respecte a l'any anterior i ha passat al 22,5%.

Des del Servei Català de Trànsit es treballa per reduir aquest factor de risc, que està molt estès entre la població i no para de créixer, i per això cal incidir-hi d'una manera especial. L'SCT coordina amb les policies de trànsit la realització de dues campanyes anuals de control de les distraccions en la conducció. El que s'avalua principalment són les distraccions per culpa de pantalles visuals incompatibles amb l'atenció permanent a la circulació, ja sigui telefonia mòbil o sistemes de comunicació diversos.

Tipologia d'accidents

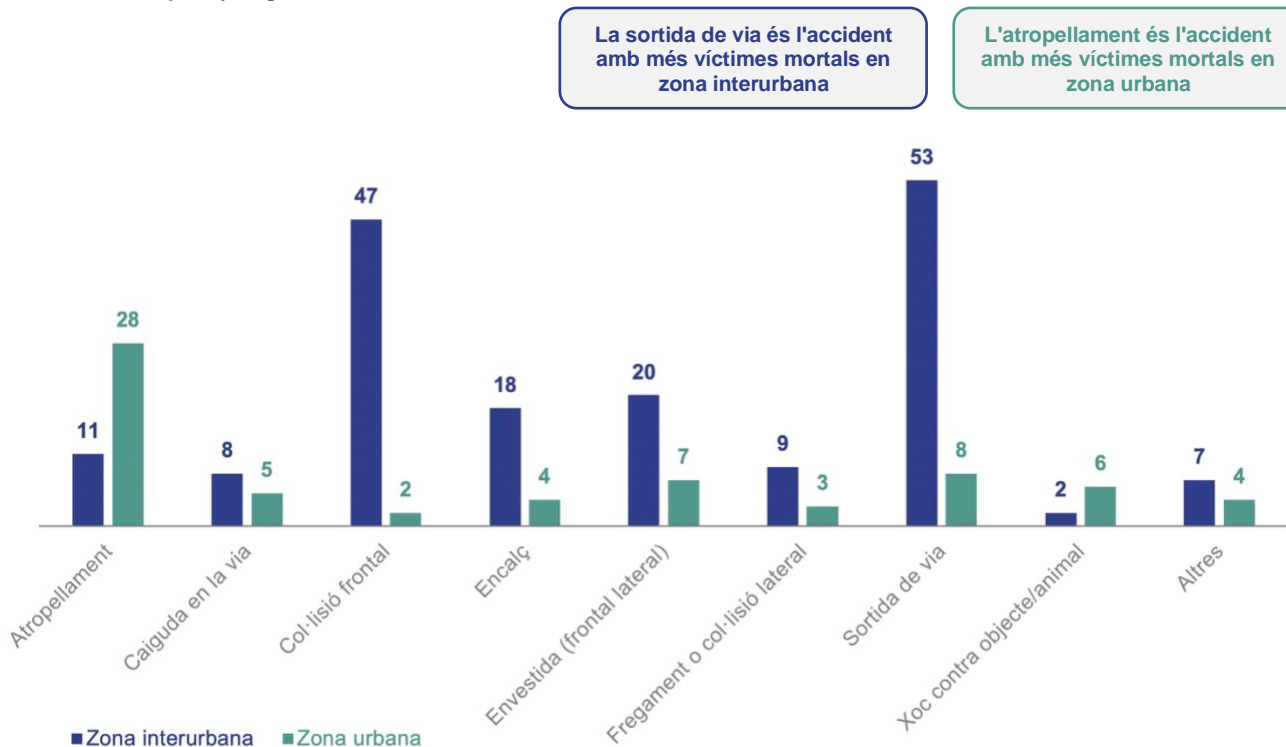
Analitzant dades del 2019, els sinistres viaris més predominants en zona interurbana són l'encalç i la sortida de via. En canvi, en zona urbana són més nombrosos l'investida, l'atropellament i el fregament o col·lisió lateral.

Tipologia d'accidents. 2019



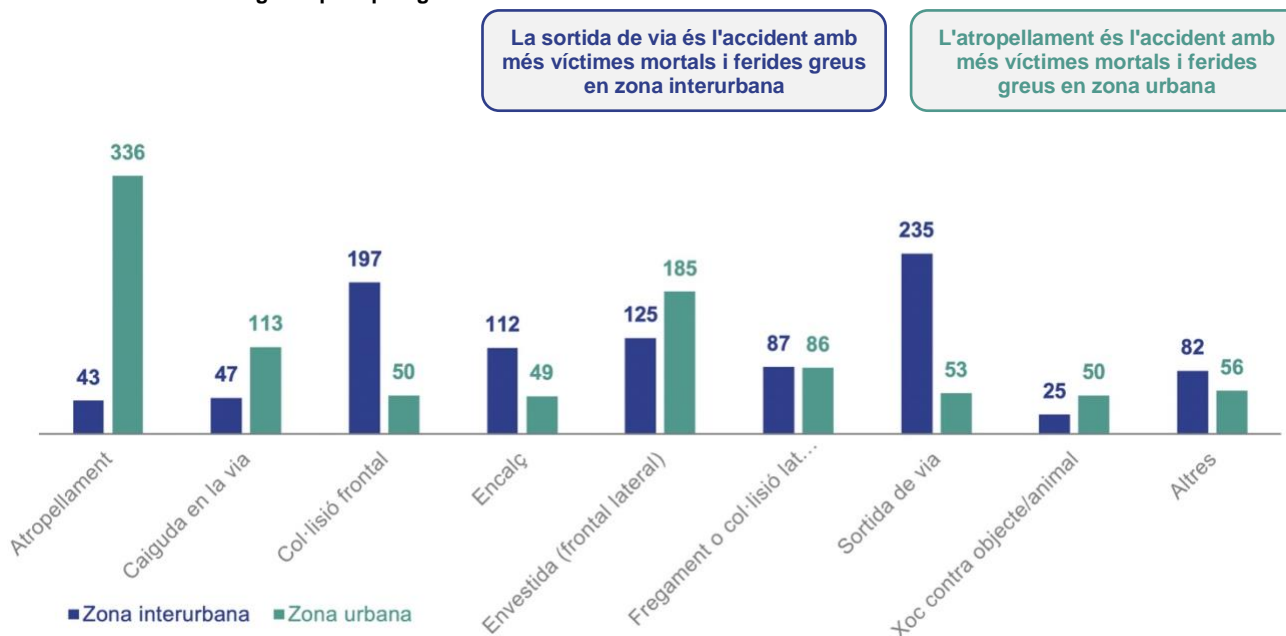
Pel que fa a les víctimes mortals, en zona interurbana els sinistres viaris més perillosos són la col·lisió frontal i la sortida de via. En canvi, en zona urbana destaquen els atropellaments.

Víctimes mortals per tipologia d'accidents. 2019



Si es consideren tant les víctimes mortals a 24 hores com les greus, en zona interurbana els sinistres viaris més perillosos segueixen sent la col·lisió frontal i la sortida de via. En canvi, en zona urbana destaquen els atropellaments i l'investida.

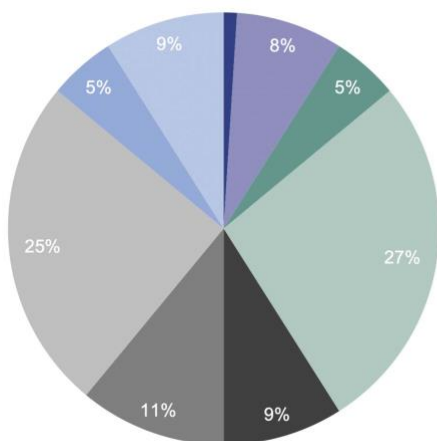
Víctimes mortals i ferides greus per tipologia d'accidents. 2019



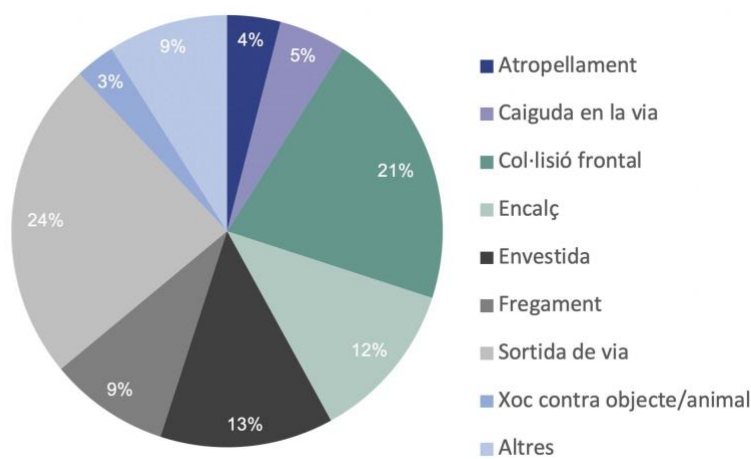
En zona interurbana, la col·lisió frontal només representa un 5% dels sinistres viaris, però el 21% de les víctimes.

L'encalç, en canvi, és dels sinistres viaris més comuns (27%), però no representa una proporció tan elevada de víctimes (12%).

Tipus d'accident



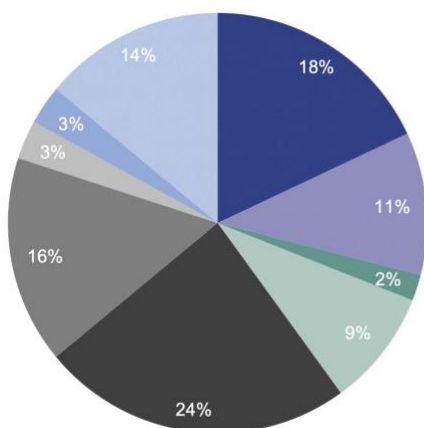
Victimes mortals i ferides greus. Zona interurbana



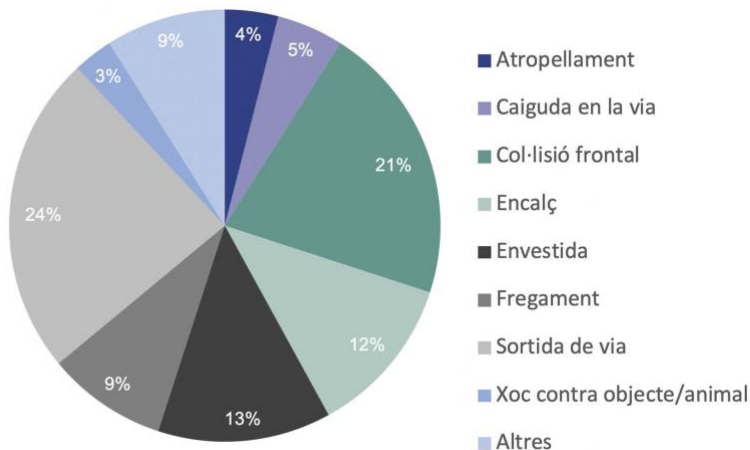
En zona urbana, els atropellaments només representen un 18% dels sinistres viaris, però el 34% de les víctimes.

El fregament o col·lisió lateral, en canvi, representa un 16% del total de sinistres viaris, però només un 9% de les víctimes.

Tipus d'accident



Victimes mortals i ferides greus. Zona urbana



CONCLUSIONS

Víctimes mortals i ferides greus



Víctimes mortals i ferides greus

L'any 2019 es van registrar 242 víctimes mortals a 24 hores: 175 a la xarxa interurbana i 67 en via urbana. **Respecte al 2010, la reducció de les víctimes mortals a 24 hores és del 28,6%**, amb les mateixes reduccions en zona interurbana que en zona urbana (28%)

En agregar al nombre de víctimes mortals a 24 hores les ferides greus, hi ha reduccions lentes en zona urbana (-8,4%) i més significatives en zona interurbana (-25,4%) respecte al 2010.

Gravetat



Sinistres amb víctimes

El nombre de sinistres viaris amb víctimes s'ha mantingut en els darrers anys, però ha augmentat un 10,3% el 2019 respecte al 2010. Hi ha més del doble de sinistres viaris en zona urbana que en interurbana. L'increment del nombre de sinistres amb víctimes es deu principalment a l'increment dels **sinistres viaris lleus**, que han augmentat un 12,4% respecte al 2010. Els sinistres viaris lleus representen el 2019 un 93,5% dels sinistres viaris amb víctimes (91,8% el 2010).



Sinistres lleus

Des del 2010 s'observa una reducció de la ràtio de víctimes mortals a 24 hores en relació amb el total de sinistres amb víctimes, tant en zona urbana (-36,7%) com en interurbana (-31,2%). S'aconsegueix tornar a la tendència a la baixa després del repunt en zona interurbana experimentat el 2018.



Ràtio víctimes mortals

Mode de transport i col·lectius vulnerables



Víctimes mortals turisme / tot terreny

En zona interurbana, el mitjà de transport que registra més víctimes mortals a 24 hores és el **turisme/tot terreny**, amb 85 víctimes l'any 2019 i amb una reducció del 40,1% respecte al 2010, corregint així el repunt del 2018.



Víctimes mortals camió i furgoneta

En zona urbana, destaca el gran descens del 63,7% de les víctimes mortals a 24 hores que es desplacen en turisme i tot terreny en el període 2010-2019.

Pel que fa a les víctimes mortals i ferides greus, el 2019 s'assoleix la xifra més baixa durant el període 2010-2019 en turisme i tot terreny, amb un descens del 30,3% respecte al 2010 i un descens d'un 27,3% en camió i furgoneta.

Focalitzant l'anàlisi pels **grups de risc identificats**, aquests són: **vianants: >74 anys; ciclistes: entre 45-64 anys, motoristes: entre 25-54 anys, usuaris de ciclomotor: entre 15-24 anys, en turisme i tot terreny: entre 15-24 anys i en vehicles pesants: entre 35-54 anys.**



Víctimes mortals i ferides greus



Sinistre zona urbana = Atropellament



Víctimes mortals i ferides greus +74 anys



Víctimes mortals i ferides greus



Víctimes mortals en zona interurbana



Víctimes mortals en zona urbana



Víctimes mortals i ferides greus entre 45 i 54 anys

Vianants

Es redueixen un 36,8% les víctimes mortals que són vianants el 2019 respecte al 2010, en **zona interurbana** (de 19 a 12). També cal destacar la reducció d'un 44,4% de les víctimes mortals i ferides greus (de 81 a 45).

En zona urbana, les víctimes mortals vianants el 2019 són 29. Per al període 2010-2019, esdevé molt destacable el seu descens amb una reducció d'un 35,6% (de 45 a 29). En canvi, la reducció de víctimes mortals i ferides greus és més baixa (-13,5%).

El grup d'edat amb més víctimes mortals i ferides greus vianants són les persones més grans de 74 anys.

El 95% dels tipus de sinistres viaris que inclouen una víctima mortal o ferida greu vianant és l'atropellament. I aquest tipus de sinistre viari es produeix en quasi un 90% dels casos en zona urbana.

Ciclistes

Les víctimes mortals en bicicleta en **zona interurbana** augmenten de 7 el 2010 a 9 el 2019. Pel que fa al nombre de víctimes mortals i ferides greus, destaca l'increment d'un 32,1% per al període 2010-2019 (de 56 a 74).

En zona urbana, el nombre de víctimes mortals ciclistes augmenta d'1 a 5 respecte al 2018 i es manté constant respecte al 2010.

D'altra banda, per al període 2010-2019 en zona urbana s'incrementen un 73,5% les víctimes mortals i ferides greus en bicicleta.

El grup de joves ciclistes d'entre 15 i 24 anys és el grup que presenta més víctimes mortals, i el rang entre 45 a 54 anys és el que té més persones ferides greus.

Motoristes

Les víctimes mortals en motocicleta/ciclomotor l'any 2019 en zona interurbana han estat 49 i **augmenten un 19,5% el 2019 respecte al 2010**. Hi ha una petita reducció el 2019 respecte al 2020 de les víctimes greus i mortals, tot i que és molt baixa, d'un 5%.

En zona urbana, pel que fa a les víctimes mortals hi ha un augment important respecte al 2018, tot i que tenint en compte tot el període 2010-2019, el descens és del 6,9%.

La reducció de víctimes mortals i ferides greus en motocicleta i ciclomotor per al període esmentat és d'un 8,1%.

El grup més vulnerable dels motoristes es troba en les persones d'entre 45 i 54 anys, tot i que el nombre de víctimes mortals i ferides greus és molt elevat també entre els 25 i els 44 anys.



Víctimes mortals homes



Víctimes mortals dones



Víctimes mortals i ferides greus en ciclistes i motoristes homes



Els homes cometen infraccions més perilloses que les dones



Víctimes mortals a tot Catalunya

Perspectiva de gènere

Hi ha fins a **3,8 vegades més víctimes mortals homes que dones**.

L'increment de víctimes mortals a 24 hores des del 2016 es deu als homes (28,9%), ja que les víctimes mortals dones baixen.

En zona interurbana hi ha 3 vegades més ferits greus homes que dones. En canvi, en zona urbana aquesta proporció és de poc més del doble.

Comparant-ho amb dades de mobilitat (EMEF 2019), s'observa com la ràtio de nombre de víctimes mortals per desplaçament és sensiblement menor en dones que en homes.

En vianants, destaquen les proporcions de víctimes d'edat avançada. Els homes de més de 74 anys representen el 3,7% de la població i, en canvi, el 13,1% de les víctimes mortals. En el cas de les dones, el 13,4% són víctimes de més de 74 anys, malgrat que representen el 5,6% de la població.

La proporció més gran de víctimes mortals i ferides greus en bicicleta són homes entre 35 i 64 anys (el 45,8%). Tot i que els homes fan servir 4 vegades més la bicicleta que les dones, hi ha 6 vegades més de víctimes mortals i greus homes que dones.

Considerant les víctimes mortals i greus **en motocicleta i ciclomotor, preval el caràcter masculí en el perfil de les víctimes**, i destaca sobretot el grup entre 45 i 54 anys (22,3% de les víctimes) i entre 25 i 34 anys (18,1%). Com en el cas de les bicicletes, els homes van 4 vegades més en moto que les dones i, en canvi, hi ha 6 vegades més de víctimes mortals i greus homes que dones.

En turisme/tot terreny, destaquen en general més les víctimes homes que dones, tot i que segons l'EMEF del 2019 els homes condueixen turismes 1,2 vegades més que les dones i, en canvi, hi ha 1,6 vegades més de víctimes mortals i greus homes que dones.

Respecte a les principals infraccions que es cometen en la conducció, al 2019, observem que els homes duen a terme infraccions més perilloses que les dones, com les relacionades amb l'excés de velocitat mentre que en les dones són més elevades les infraccions de caire administratiu com les relatives a la matriculació i condicions tècniques del vehicle o a l'assegurança obligatòria.

Localització

Per demarcacions, destaca l'increment de víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana de **Barcelona** des del 2016, que passen de 48 a 80 (tot i la reducció global del 7% per al període 2010-2019).

A **Tarragona**, durant el 2017 es van registrar 29 víctimes mortals a 24 hores, un dels valors més baixos del període, però durant el 2018 hi va haver un repunt de mortalitat amb 46 víctimes mortals i el 2019 es va aconseguir abaixar de nou aquesta xifra, fins a 40.

A **Lleida**, les víctimes mortals el 2019 es redueixen fins a 28, un 24,3% menys respecte al 2010.

A **Girona**, les víctimes mortals van reduir-se molt, fins a arribar al mínim del període, registrat el 2014 amb només 20 víctimes. La reducció per al període 2010-2019 és la més significativa, amb un 58,5%.



Víctimes mortals a l'estiu en zona interurbana



Víctimes mortals en cap de setmana en zona interurbana el 2019

Període temporal

En zona interurbana, generalment el quadrimestre amb el nombre més alt de víctimes és el segon, que engloba els mesos d'estiu. A més, el 2018 va resultar ser el pitjor estiu des del 2011 i el 2019 ha baixat de nou el valor.

L'any 2019, en zona interurbana, el 44% de les víctimes mortals es produeixen en cap de setmana (dissabte i diumenge), quan hi ha la mobilitat no obligada.

En zona interurbana, la proporció més gran de víctimes mortals a 24 hores es produeix en horari de tarda. En zona urbana, els anys 2016 i 2017 més del 40% de les víctimes mortals es van concentrar en horari de matí, mentre que el 2018 gairebé el 42% es produeixen en horari de tarda. El 2019 es torna a la tendència anterior, i el 46,3% de les víctimes s'acumulen al període del matí.



Accidents laborals

Accidents laborals de trànsit

Els accidents laborals de trànsit **augmenten per al període 2010-2019** un 27% en jornada i un 23,5% anant i tornant de la feina.



Positius 2010-2018



Positius 2019



Excés de velocitat i distraccions

Factors de risc concurrents

El percentatge de positius en alcohol, altres drogues i psicofàrmacs en conductors morts ha augmentat molt en el període 2010-2018, però per primer cop en 9 anys, el 2019, s'ha aconseguit rebaixar aquest valor. El 2019, el **27,9% de les víctimes mortals conductores en sinistres viaris van donar positiu** en alguna de les tres substàncies. El 2010 aquest valor era del 32,5%.

L'ús dels elements de seguretat passiva està molt estès. L'ús del cinturó de seguretat i dels sistemes de seguretat infantil puja 2,4 punts percentuals en zona urbana.

L'excés de velocitat i les distraccions són factors de risc molt destacables sobre els quals incidir especialment amb l'objectiu de reduir l'accidentalitat. L'establiment de radars a la xarxa viària catalana i la realització de campanyes de control de la velocitat i les distraccions al volant, que duen a terme anualment les policies de trànsit en coordinació amb l'SCT, constitueixen una bona eina de control d'aquestes conductes de risc.



**Atropellaments
i col·lisió frontal**

Tipologia d'accidents

Els atropellaments i la col·lisió frontal són els sinistres viaris més greus. En zona urbana, el 2019 els atropellaments només representen un 18% dels sinistres viaris, però el 34% de les víctimes. El fregament o col·lisió lateral, en canvi, representa un 16% del total de sinistres viaris, però només un 9% de les víctimes.

En zona interurbana, la col·lisió frontal només representa un 5% dels sinistres viaris, però el 21% de les víctimes. La sortida de la via representa un 25% dels accidents i un 24% de les víctimes i és el tipus de sinistre viari que comporta més víctimes mortals. L'encalç, en canvi, és dels sinistres viaris més comuns (27%), però no representa una proporció tan elevada de víctimes (12%).

DADES D'ACCIDENTALITAT DE L'ANY 2020

En aquest segon apartat es fa una anàlisi de les dades d'accidentalitat corresponents a l'any 2020, tenint en compte els accidents amb víctimes produïts en zona interurbana i en zona urbana, que permeten observar les variacions de l'accidentalitat del 2020 respecte al 2019. També s'estudiaran les dades del 2020 en relació amb la seva evolució respecte a l'any 2010.

A l'hora d'analitzar les dades del 2020 és necessari assenyalar la situació excepcional de l'any 2020 motivada per la pandèmia de la COVID-19 i els seus efectes sobre la mobilitat i com aquests s'han traslladat a una reducció de l'accidentalitat viària. Així doncs, les dades del 2020 es troben fortament condicionades per les restriccions a la mobilitat que caracteritzen l'any 2020 com un any atípic i poc representatiu pel que fa a les pautes de mobilitat i, de retruc, en les d'accidentalitat, no comparable amb altres anys.

Per això, caldrà analitzar-ne els efectes en les pautes de mobilitat i, a més, caldrà estar atents a l'evolució d'aquests canvis per verificar si, un cop es normalitzi la situació de crisi social i sanitària derivada de la pandèmia, les noves tendències en la mobilitat es consoliden i s'instauren en el temps.

Segons les dades de què disposa el Servei Català de Trànsit, durant l'any 2020 es va produir un descens de la mobilitat del 25,81% en relació amb el 2019, tant pel que fa a la mobilitat obligada com a la mobilitat lligada a l'oci i en cap de setmana i festius.

Com dèiem, la disminució dels sinistres viaris el 2020 es deu en part a la caiguda que va experimentar el trànsit per l'efecte de la pandèmia de la COVID-19. Per analitzar aquest efecte, es disposa de dades de trànsit de 2020 de l'SCT corresponents a diversos punts de la xarxa viària de Catalunya:

Variació del trànsit i dels accidents i víctimes. 2019-2020



Les dades mostren com, globalment, el trànsit a la xarxa viària catalana analitzada va caure un 27,3% de mitjana, amb puntes als mesos d'abril i maig de -77% i -62%, respectivament.

El descens del nombre de sinistres viaris i de víctimes totals va ser molt superior, de l'ordre de -35,3% i -39,3%, respectivament, de manera que es pot concloure que la tendència de reducció de l'accidentalitat ha estat especialment positiva el 2020.

Per dies de la setmana, tal com s'observa a la taula següent, aquesta reducció és molt més elevada en dissabte i diumenge:

	% var 2019 - 2020
Dilluns-dijous	-20,71%
Divendres	-24,95%
Dissabte	-38,62%
Diumenge	-41,41%

Quant a la mobilitat laboral, cal destacar la reducció dels desplaçaments laborals fruit de la implantació massiva del teletreball, amb els consegüents efectes sobre la reducció de l'accidentalitat i la millora de la congestió del trànsit als nuclis urbans. En conseqüència, l'accidentalitat laboral el 2020 es va veure afectada i es va reduir un 35,6% respecte al 2019.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Accidents laborals de trànsit	12.759	16.100	10.362	-35,6%	-18,8
En jornada	2.965	3.663	2.488	-32,1%	-16,1%
Anant o tornant de la feina	9.794	12.437	7.874	-36,7%	-19,1%

Ahora, els canvis en les pautes de mobilitat també es posen de manifest als pobles i ciutats amb l'extensió dels modes de mobilitat més sostenibles, amb increments importants en l'ús de la bicicleta i del patinet elèctric en els desplaçaments quotidians. En relació amb aquests modes de transport, caldrà analitzar si un ús més massiu es tradueix en un augment de la seva accidentalitat.

Quant a dades d'accidentalitat, a continuació es mostren els resultats del nombre de sinistres viaris amb víctimes per al 2020 i en relació amb el 2019 i el 2010:

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Accidents	24.084	26.576	17.779	-33,1%	-26,2%
Víctimes mortals 24h	339	242	159	-34,3%	-53,1%
Víctimes ferides greus	2.007	1.689	1.175	-30,4%	-41,5%
Víctimes mortals 24h i ferides greus	2.346	1.931	1.334	-17,7%	-43,1%
Víctimes ferides lleus	30.271	33.055	21.400	-35,3%	-29,3%
Víctimes totals	32.617	34.986	22.734	-30,3%	-35%

El 2020 s'observa una reducció important tant del nombre de sinistres viaris com del nombre de víctimes, respecte a l'any 2019, en un 33,1% i un 30,3%, respectivament. Les víctimes mortals a 24 hores es redueixen en un 34,3%, mentre que el nombre de víctimes mortals i ferides greus es redueix en menor grau, en un 17,7%.

En comparació amb l'any 2010, la reducció és superior a un 50% pel que fa a les víctimes mortals a 24 hores (-53,1%), mentre que el nombre de víctimes mortals a 24 hores i ferides greus es redueix en un 43,1%.

Per zones, les dades són les següents:

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Víctimes mortals 24h ZI	246	175	107	-38,9%	-56,5%
Víctimes mortals 24h ZU	93	67	52	-22,4%	-44,1%
Víctimes mortals 24h i ferides greus ZI	1.278	953	627	-34,2%	-50,9%
Víctimes mortals 24h i ferides greus ZU	1.068	978	707	-27,7%	-33,8%

En zona interurbana, és destacable la reducció d'un 38,9% del nombre de víctimes mortals el 2020 respecte al 2019, mentre que respecte al 2010 és molt més elevada, d'un 56,5%. Pel que fa a les víctimes mortals i ferides greus, les reduccions són d'un 34,2% respecte al 2019 i també per sobre del 50% respecte al 2010.

En zona urbana, el descens és menor: d'un 22,4% les víctimes mortals el 2020 respecte al 2019 i d'un 44,1% respecte al 2010. Si tenim en compte les víctimes mortals i ferides greus, el descens respecte al 2019 és d'un 27,7% i d'un 33,8% respecte al 2010.

Pel que fa a l'accidentalitat per dia de la setmana, i en relació amb els canvis en els patrons de la mobilitat obligada com a conseqüència de la implantació del teletreball, l'increment de la mobilitat en dijous i dilluns es trasllada a un increment de l'accidentalitat en aquests dies, al igual que durant els caps de setmana, tal com es mostra a la següent taula, que fa referència a la distribució de víctimes mortals segons el dia de la setmana i en zona interurbana:

Dia de la setmana	% víctimes mortals 2010	% víctimes mortals 2019	% víctimes mortals 2020
Dilluns	8,9%	9,1%	17,8%
Dimarts	14,2%	13,7%	13,1%
Dimecres	11,4%	14,3%	5,6%
Dijous	11,8%	8,6%	12,1%
Divendres	17,1%	10,3%	12,1%
Dissabte	14,2%	20,6%	18,7%
Diumenge	22,4%	23,4%	20,6%

Pel que fa a la distribució de víctimes mortals segons el mode de transport, s'observa el següent:

Mode de transport	% víctimes mortals 2010	% víctimes mortals 2019	% víctimes mortals 2020
Bicicleta	2,8%	5,1%	7,5%
Motocicleta i ciclomotor	16,7%	28%	21,5%
Camió i furgoneta	13,8%	10,3%	15,9%
Anar a peu	7,7%	6,9%	10,3%
Turisme i tot terreny	57,7%	48,6%	42,1%
Resta de vehicles	1,2%	1,1%	2,8%

La proporció de víctimes mortals en turisme i tot terreny respecte al total de víctimes de trànsit en zona interurbana es redueix el 2020 tant en relació amb el 2019 com amb el 2010. En canvi, la proporció de víctimes mortals s'incrementa el 2020 tant en vianants com en usuaris de la bicicleta en relació amb els dos anys de referència mentre que en motocicleta i ciclomotor, tot i que es redueix respecte al 2019, continua sent més elevada el 2020 que el 2010.

Col·lectius vulnerables

A continuació s'estudia l'accidentalitat dels següents col·lectius vulnerables de la mobilitat:

Vianants

Pel que fa a l'accidentalitat en vianants es dona una reducció important del nombre de víctimes mortals el 2020 en relació amb el 2019 (-46,3%) i en relació amb el 2010, on la reducció és encara més destacable (-65,6%).

En zona urbana, el descens del nombre de víctimes mortals en vianants és molt destacable el 2020 respecte al 2019, amb una disminució d'un 62,1%, i respecte al 2010 encara és més gran, d'un 75,6%, mentre que la reducció de víctimes mortals i ferides greus és menor però també significativa, d'un 42,9% respecte al 2019 i d'un 50,6% respecte al 2010.



En zona interurbana, el nombre de víctimes mortals vianants és gairebé el mateix el 2020 que el 2019 (de 12 el 2019 a 11 el 2020), mentre que respecte al 2010 es dona una reducció d'un 42,1%. Sumant víctimes mortals i ferides greus, la reducció el 2020 respecte al 2019 no és tan elevada (-17,8%) mentre que respecte al 2010 sí que és més destacable (-54,3%).

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Vianants					
Víctimes mortals a 24 hores	64	41	22	-46,3%	-65,6%
Víctimes mortals ZI	19	12	11	-8,3%	-42,1%
Víctimes mortals ZU	45	29	11	-62,1%	-75,6%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus	474	385	231	-40%	-51,3%
Víctimes mortals i ferides greus ZI	81	45	37	-17,8%	-54,3%
Víctimes mortals i ferides greus ZU	393	340	194	-42,9%	-50,6%



Ciclistes

Pel que fa a les víctimes ciclistes, el nombre de víctimes mortals el 2020 es manté amb poques variacions respecte als dos anys de referència: hi ha una víctima mortal menys que el 2019 i una més que el 2010. Pel que fa al nombre de víctimes mortals i ferides greus, es dona un descens d'un 11,3% el 2020 respecte al 2019, tot i que respecte al 2010 s'incrementen en un 34,3%, coincidint amb l'extensió de l'ús de la bicicleta durant la darrera dècada.

En zona interurbana, el nombre de ciclistes morts durant el 2020 es manté amb poques variacions respecte als dos anys de referència: un menys que el 2019 i un més que el 2010. Si tenim en compte les víctimes mortals i ferides greus, el descens és d'un 17,6% el 2020 respecte al 2019 i menor respecte al 2010 (-8,9%).

En zona urbana, les víctimes mortals es mantenen el 2020 en relació amb els dos anys de referència, però les víctimes mortals i ferides greus es redueixen tan sols un 5,9% respecte al 2019 i s'incrementen un 66,3% respecte al 2010, en consonància amb una implantació més gran de la mobilitat en bicicleta als pobles i ciutats.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Ciclistes					
Víctimes mortals a 24 hores	12	14	13	-7,1%	8,3%
Víctimes mortals a 24 hores ZI	7	9	8	-11,1%	14,3%
Víctimes mortals a 24 hores ZU	5	5	5	0%	0%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus	105	159	141	-11,3%	34,3%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus ZI	56	74	61	-17,6%	8,9%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus ZU	49	85	80	-5,9%	66,3%



Motoristes

Les víctimes mortals en motocicleta i ciclomotor es redueixen en un 36,8% el 2020 respecte al 2019 i un 31,4% respecte al 2010, mentre que les víctimes mortals i ferides greus es redueixen en un 27,8% respecte al 2019 i en un 32,7% respecte al 2010.

Per zones, **en zona interurbana** ens trobem que la mortalitat dels usuaris de vehicles de dues rodes es redueix en un 36,8% respecte al 2019 i en un 31,4% respecte al 2010, mentre que afegint les víctimes ferides greus, les reduccions, tenint en compte els dos anys de referència, són semblants a les anteriors: 31,7% respecte al 2019 i 35,1% respecte al 2010.

En zona urbana ens trobem amb reduccions menors que en zona interurbana, en víctimes mortals tan sols un 7,4% el 2020 respecte al 2019 i un 13,8% respecte al 2010. Per contra, considerant les víctimes mortals i ferides greus motoristes ens trobem amb reduccions més destacables, un 24,6% respecte al 2019 i un 30,7% respecte al 2010.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Motoristes					
Víctimes mortals a 24 hores	70	76	48	-36,8%	-31,4%
Víctimes mortals a 24 hores ZI	41	49	23	-53,1%	-43,9%
Víctimes mortals a 24 hores ZU	29	27	25	-7,4 %	-13,8%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus	851	794	573	-27,8%	-32,7%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus ZI	382	363	248	-31,7%	-35,1%
Víctimes mortals a 24 hores i ferides greus ZU	469	431	325	-24,6%	-30,7%



3. ESTRATÈGIA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030

La concreció per part del Govern de la Generalitat en matèria de seguretat viària de les línies estratègiques impulsades per les principals autoritats europees i mundials, i en línia continuadora del Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020, document pioner de l'executiu català a nivell de tot l'Estat, és l'aprovació enguany del **Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030, com a document estratègic per a la propera dècada.**

L'objecte i la visió del PNMSS 2021-2030 és garantir la transició cap a una mobilitat segura, sostenible, compromesa amb la lluita contra el canvi climàtic i la millora de la qualitat de l'aire, saludable, connectada i automatitzada que permeti la consecució l'any 2050 d'un escenari de Visió Zero, sense víctimes mortals i sense víctimes ferides greus amb seqüeles de per vida.

El Pacte, en el qual participen agents implicats en l'àmbit de la seguretat viària i la mobilitat sostenible (administracions, empreses i societat civil), té per objectiu implantar aquesta nova mobilitat que també ha de tenir en compte el desenvolupament i la implantació de les noves tecnologies aplicades a la indústria de l'automoció, a les infraestructures viàries i als sistemes d'informació i de gestió del trànsit per liderar el procés de transició entre tots aquests agents.

Tot aquest marc té un aterratge en els següents **objectius estratègics del Pacte:**

- Reduir el 50% les víctimes mortals l'any 2030 respecte del 2020
- Assolir la Visió Zero l'any 2050 en conductores que compleixin la normativa i utilitzin correctament els sistemes de seguretat circulant per carreteres d'alt estàndard de qualitat
- Promoure una mobilitat més sostenible, saludable, connectada i autònoma
- Millorar la qualitat de l'aire

En aquest sentit, el Pacte nacional per la mobilitat segura i sostenible 2021-2030 vol donar resposta als reptes i aprofitar les oportunitats que es presenten en relació amb el següent context:

Reptes

Estancament del decreixement de l'accidentalitat a la UE i a Catalunya

Dispersió espacial dels accidents amb absència de concentracions rellevants

Envel·liment de la població

Accessibilitat universal

Canvi climàtic

Demanda social de moderació de la velocitat de circulació (traffic-calming) als nuclis urbans i a les travesseres

Oportunitats

Increment de l'ús de modes de mobilitat sostenibles

Irrupció d'operadors privats en la gestió d'informació del trànsit en temps real

Increment de l'oferta de serveis de mobilitat (MaaS)

Avenços tecnològics aplicats als vehicles (vehicle autònom) i a la via

Perspectiva de gènere en la mobilitat

Pel que fa a estructura, el PNMSS 2021-2030 es desplega en sis eixos principals, que plantegen per àmbits les principals respostes a aquests reptes i oportunitats de futur que s'han plantejat per a la consecució d'un nou escenari en la mobilitat que permeti arribar amb garanties a un canvi social i cultural en seguretat viària i mobilitat sostenible. En aquest sentit, **els sis eixos estratègics són els següents:**

- Eix 1. Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més segura i sostenible
- Eix 2. Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat
- Eix 3. Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat
- Eix 4. Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els diferents sectors implicats en la mobilitat intel·ligent
- Eix 5. Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat
- Eix 6. Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi

El desenvolupament d'aquests eixos, classificats per subeixos i amb indicació dels agents implicats, especificats en el Pacte, **es concreta ara en aquest Pla de seguretat viària 2021-2023**, de caràcter triennal.

4.OBJECTIUS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023

Els objectius del Pla de seguretat viària 2021-2023 estan en consonància amb els objectius a nivell mundial i a nivell europeu especificats en apartats anteriors, quant a la reducció de les víctimes mortals i ferides greus per a sinistres viaris i en l'àmbit català en línia amb els objectius del Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible 2021-2030, que estableix com a objectiu de seguretat viària una reducció del 50% de les víctimes mortals el 2030 respecte al 2020.

En coherència amb aquest objectiu, el Pla de seguretat viària 2021-2023 estableix com a **objectiu general** aconseguir **l'any 2023 una reducció del 15% de les víctimes mortals en relació amb l'any 2021**. Igualment, es vol incidir en polítiques de seguretat viària adreçades als col·lectius més vulnerables de la mobilitat, motiu pel qual s'estableixen els **objectius específics** següents:



- Reducció del 12% de víctimes ferides greus
- Reducció del 18% d'infants morts
- Reducció del 12% de víctimes mortals per atropellament
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus ciclistes
- Reducció del 3% de víctimes mortals en gent gran
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus motoristes
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus en sinistres viaris durant la jornada laboral i en anar i tornar de la feina



5. ACCIONS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023

El Pla de seguretat viària (PSV) 2021-2023 estableix un conjunt d'accions per a la millora de la seguretat viària amb la finalitat d'aconseguir els objectius establerts en aquest PSV, en línia amb els objectius establerts en el Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030, amb l'anàlisi prèvia de l'accidentalitat i dels principals factors i grups de risc que hi intervenen, així com amb referència al context social, tecnològic i econòmic, és a dir, als reptes i oportunitats que conflueixen en el sector de la mobilitat per tal d'aconseguir una mobilitat més segura i sostenible.

Els objectius específics adoptats, així com les accions que es duran a terme en el Pla de seguretat viària 2021-2023, es basen en els següents grups de risc anteriorment detectats:

- Gent gran com a vianants, de més de 74 anys
- Ciclistes en general, i en especial entre 45-64 anys
- Motoristes en general, i en especial entre 25-54 anys
- Joves d'entre 18 i 24 anys, en turismes
- Conductors/conductores de vehicles pesants, entre 35-54 anys

També s'incidirà, òbviament, en els factors de risc en la conducció, en especial en les distraccions (ús de mòbil, tauletes, GPS, fatiga, son, etc.), així com en el consum d'alcohol i altres drogues, la velocitat excessiva, el control dels sistemes de seguretat passiva, etc.

Els atropellaments en zona urbana, si bé no augmenten com la resta de sinistres viaris amb vulnerables implicats, continuen sent un greu problema, que afecta principalment, per la seva vulnerabilitat, la gent gran. És d'esperar que la progressiva incorporació de moltes ciutats a les polítiques de reducció del límit de velocitat a 30 km/h tingui efectes positius en la disminució d'aquesta sinistralitat.

Especialment preocupant continua sent l'increment continu dels sinistres viaris amb víctimes mortals i ferides greus entre el col·lectiu dels vehicles de dues rodes, sobretot en el cas de les motocicletes, i tant en zona urbana com en zona interurbana.

L'augment dels sinistres viaris amb bicicletes implicades es deu fonamentalment al fort increment en el nombre de desplaçaments que s'ha produït amb aquest mitjà de transport. En zona urbana caldrà continuar desenvolupant carrils bici segregats i reforçant els missatges d'ús dels elements de protecció. En zona interurbana cal fer esforços per trobar vies

alternatives i per vetllar per la seguretat a les carreteres que han de ser compartides per diferents tipologies d'usuaris.




ACCIONS DEL PSV 2021-2023

Les accions que es concentren a continuació s'agrupen en els 6 eixos amb els quals treballa el Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible 2021-2030.

EIX	Nom
1	Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més segura i sostenible
2	Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat
3	Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per tal d'involucrar tota la societat
4	Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els sectors implicats en la mobilitat intel·ligent
5	Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat
6	Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi

Les accions es mostren segons la temàtica a la qual donen resposta i s'ordenen, en primer lloc, per el corresponent eix i subeix on s'inscriuen, d'acord amb l'estructura de l'esmentat PNMS 2021-2030 i en segon lloc, mitjançant una classificació temàtica específica.

La calendarització de les accions (2021-2023) està representada per la llegenda següent:

Calendari	Any
	2021
	2022
	2023



EIX 1

Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més segura i sostenible

Aquest eix se centra en establir les pautes de convivència entre les diverses persones que utilitzen la via pública i en reduir la contaminació, tant atmosfèrica com acústica, a través de la pacificació del trànsit en els entorns urbans, prioritzant la disminució de la velocitat dels vehicles; aplicant mesures urbanístiques, i potenciant aquells modes de mobilitat més sostenible i saludable, com són el transport públic i la bicicleta.

D'altra banda, aquest eix també aborda les noves tendències en la mobilitat urbana que han anat sorgint durant els últims anys, amb la proliferació dels vehicles de mobilitat personal i, més concretament, del patinet elèctric. Així, es posa èmfasi en facilitar la convivència entre aquests nous modes de transport i els altres usuaris de la via, especialment amb els vianants, i que la seva interacció no impliqui un increment de l'accidentalitat.

Les accions corresponents a aquest eix s'inscriuen en els següents quatre subeixos:

- Estratègies per **facilitar el canvi modal** cap a mitjans de transport més sostenibles i fomentar la intermodalitat entre diferents modes de transport
- Iniciatives per **reduir la contaminació** atmosfèrica i acústica
- **Noves tendències** en la mobilitat urbana. Vehicles de mobilitat personal i vehicles compartits
- **Planificació urbana** i adaptació de les infraestructures a un model de ciutat més verd i sa

1.1. Estratègies per facilitar el canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles i fomentar la intermodalitat entre diferents modes de transport

Amb l'objectiu de potenciar una mobilitat segura, activa i sostenible es proposen diferents mesures que afavoreixen l'ús dels modes de transport segurs, actius i sostenibles, promocionant l'ús de la bicicleta, dels vehicles de mobilitat personal i la mobilitat dels vianants de manera segura.

En relació amb la bicicleta, se'n vol potenciar l'ús, així com l'extensió de carrils segurs per a la seva circulació i la creació de places d'aparcament d'alta capacitat a les estacions ferroviàries i de transport públic, per tal d'afavorir la intermodalitat.

Quant al transport públic, s'ha de proporcionar un sistema segur, assequible, accessible i sostenible per a tothom. Cal facilitar l'accés del transport públic a les grans ciutats i dur a terme actuacions de millora de la intermodalitat: complementarietat dels serveis d'autobús i de tren, i dels serveis d'aparcament

d'enllaç; bona accessibilitat a peu als intercanviadors i parades de transport públic; gestió d'horaris i tecnologia d'informació en temps real; totes elles, amb la intenció d'afavorir la connexió amb els modes de mobilitat sostenible.

La mobilitat laboral també ha de ser més sostenible i per això cal fomentar els plans de desplaçaments d'empresa i l'ús de modes de transport sostenibles en els desplaçaments al lloc de treball i en jornada. Respecte a la distribució de mercaderies en zona urbana, és important treballar per fer-la més eficient i que l'increment del comerç electrònic no suposi un increment d'externalitats negatives, com una congestió més gran del trànsit i un increment de la contaminació atmosfèrica.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Promocionar la mobilitat en bicicleta i l'ús de carrils bici segurs (1.1.01) Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus ciclistes en zona urbana Accions de promoció efectuades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i ens locals i supralocals
■ ■ ■	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats (1.1.02) Redacció del treball tècnic	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals i Aplus +IDIADA
■ ■ ■	Promoure modes de convivència entre ciclistes, conductors/res d'automòbils, motocicletes, vehicles de mobilitat personal i vianants (1.1.03) Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus per mitjà de transport	SCT, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats
■ ■ ■	Millorar la gestió del transport de mercaderies en zona urbana i la distribució del comerç d'últim quilòmetre (1.1.04) Mesures de millora implantades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals i entitats
■ ■ ■	Fomentar els plans de desplaçaments d'empresa i l'ús de modes de transport sostenibles en la mobilitat laboral (1.1.05) Accions de foment realitzades Nombre de plans de desplaçaments d'empresa redactats	SCT, Departament d'Empresa i Treball, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals
■ ■ ■	Promoure l'ús del transport públic respecte al transport privat (1.1.06) Evolució en l'ús del transport públic	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ATM, titulars dels serveis de transport públic, ens locals i supralocals i associacions
■ ■ ■	Potenciar el transport públic a demanda flexibilitzant horaris i freqüències, sobretot per facilitar el trasllat als centres de treball i polígons industrials (1.1.07) Nombre de serveis a demanda existents	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ATM, titulars dels serveis de transport públic, ens locals i supralocals
■ ■ ■	Crear places d'aparcament d'alta capacitat per a bicicletes a les estacions de transport públic (1.1.08) Nombre de places d'aparcament creades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, titulars dels serveis de transport públic, ens locals i supralocals
■ ■ ■	Augmentar els punts d'aparcament d'enllaç (park&ride), d'estacionament de vehicles privats en punts estratègics al voltant de les ciutats (1.1.09) Nombre de punts d'aparcament enllaç creats	ATM, titulars dels serveis de transport públic, ens locals i supralocals
■ ■ ■	Promoure les activitats de promoció del transport actiu en el marc del PINSAP (Pla interdepartamental i intersectorial de salut pública) i donar-li suport (1.1.10) Accions de promoció realitzades	Departament de Salut, SCT, Departament d'Interior, altres departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals i entitats

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Elaborar materials de suport al Consell sanitari per a la promoció del transport actiu, la seguretat viària i la prevenció de lesions de trànsit (1.1.11) Materials de suport elaborats	Departament de Salut, SCT, ens locals i supralocals, entitats i associacions

1.2. Iniciatives per reduir la contaminació atmosfèrica i acústica

El sector del transport és el responsable d'una gran part de les emissions de gasos contaminants i d'efecte hivernacle, perjudicials per a la salut i per al medi ambient. Per tant, esdevé una necessitat urgent la descarbonització d'aquest sector.

A més, la contaminació atmosfèrica en l'àmbit urbà esdevé un important problema de salut pública sobre el qual cal treballar de manera urgent per aconseguir una millora de la qualitat de l'aire als pobles i ciutats i reduir els alts nivells de contaminació atmosfèrica i acústica que afecten la salut i la qualitat de vida de les persones.

Per això, cal dur a terme accions com consolidar la implantació d'estratègies d'accés sostenible a les ciutats; incentivar un canvi cap al transport públic; estendre les zones de baixes emissions i la implantació de mesures de restricció de la circulació per motius mediambientals, així com l'aplicació de les solucions de gestió del trànsit en episodis concrets de contaminació atmosfèrica.

D'altra banda, és important fomentar la renovació del parc de vehicles existent, tant el dels vehicles privats com el de les flotes de transport de mercaderies o viatgers, amb la incorporació de vehicles de baixes emissions nets i amb energies renovables.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Estendre les zones de baixes emissions (ZBE) (1.2.01) Nombre de municipis implicats	Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i ens locals i supralocals
■ ■ ■	Participar en els grups de treball de seguiment de les ZBE (1.2.02) Nombre de sessions realitzades	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i ens locals i supralocals
■ ■ ■	Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària (1.2.03) Nombre de solucions aplicades	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i ens locals i supralocals
■ ■ ■	Potenciar el vehicle elèctric i aquells que utilitzin energia de fonts renovables com a alternativa als combustibles fòssils (1.2.04) Nombre de matriculacions anuals de vehicles elèctrics	Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (ICAEN)

1.3. Noves tendències en la mobilitat urbana. Vehicles de mobilitat personal i vehicles compartits

En relativament poc temps, han anat estenent-se nous modes de mobilitat pels carrers i voreres de pobles i ciutats, on destaca l'erupció amb força dels vehicles de mobilitat personal com el patinet elèctric i l'increment de l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians.

El Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, que modifica el Reglament general de circulació i el Reglament general de vehicles, en matèria de mesures urbanes de trànsit, el qual va entrar en vigor el 2 de gener de 2021, defineix el vehicle de mobilitat personal (VMP) com el vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que poden proporcionar una velocitat màxima d'entre 6 i 25 km/h.

Com qualsevol altre vehicle, els VMP tenen prohibida la circulació per voreres i zones de vianants, i tampoc poden circular per vies interurbanes, travesseres, autopistes, autovies i túnels urbans.

La presència d'aquests vehicles pot comportar problemes de convivència en la seva interacció amb la resta de vehicles i amb els vianants. Cal, per tant, regular-ne la circulació i establir recomanacions per a la circulació segura d'aquest tipus de vehicle per tal d'evitar un augment de l'accidentalitat, així com dur a terme activitats formatives sobre el seu ús.

Paral·lelament a la incorporació de tots aquests nous ginyos de mobilitat personal, està prenent força el concepte de gestió de la mobilitat com a servei, coneguda com a MaaS (Mobility as a Service). Ja no es tracta de "posseir" un mitjà de transport particular, sinó de tenir la possibilitat d'accedir a serveis de mobilitat adaptats a les necessitats de la persona usuària. A banda, cal incentivar l'ús de les diferents modalitats de vehicle compartit existent (turisme, autocar, moto, bicicleta, VMP), impulsant especialment l'ús de serveis de mobilitat compartida als centres de treball.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■	Elaborar un dossier tècnic de recomanacions per a la circulació segura dels vehicles de mobilitat personal (VMP) (1.3.01) Elaboració de documents tècnics	SCT, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Fomentar activitats formatives sobre l'ús dels VMP (1.3.02) Nombre d'activitats formatives realitzades	SCT, Departament d'Educació, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Fer difusió dels serveis de mobilitat compartida mitjançant els plans de mobilitat i els plans de desplaçaments d'empresa (1.3.03) Accions de difusió realitzades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ATM i ens locals i supralocals

1.4. Planificació urbana i adaptació de les infraestructures a un model de ciutat més verd i sa

Per tal d'aconseguir una mobilitat més segura i sostenible és important que s'incorporin en les fases de planificació urbana els criteris de disseny de l'espai públic que han de potenciar-la. Hem d'aconseguir adaptar les infraestructures urbanes als modes de mobilitat segura i sostenible i no esperar que aquests modes s'hagin d'adaptar a una infraestructura que sovint no els beneficia.

Per corregir aquestes deficiències, allà on sigui més necessari, caldrà estendre mesures de pacificació del trànsit, com ara les superilles i eixos de pacificació del trànsit, zones 30, carrers amb plataforma única i prioritat invertida i zones de vianants. Una de les línies d'actuació en aquest àmbit ha de ser la de reduir la velocitat de circulació a les zones urbanes i adequar l'espai urbà a les noves normatives establertes al respecte.

Per tal d'integrar la seguretat viària en la planificació del municipi, l'SCT ofereix col·laboració als ajuntaments per a l'elaboració de plans locals de seguretat viària, els quals, a partir de l'anàlisi de l'accidentalitat del municipi i dels entorns de risc, estableixen un conjunt d'actuacions per tal de millorar la seguretat viària urbana, pel que fa a qüestions com l'ús de senyalització, l'ordenació de l'aparcament, la configuració de la via, la reducció de velocitat, l'accessibilitat dels vianants, etc.

D'altra banda, l'SCT també ofereix als municipis altres accions de suport més específiques, com treballs tècnics de pacificació del trànsit, amb l'objectiu de protegir els col·lectius més vulnerables de l'espai públic.

Un dels principals problemes de percepció d'inseguretat i d'accidentalitat es troba en les travesseres dels nuclis urbans, on la carretera, al seu pas pel nucli del municipi, presenta característiques de via urbana. En moltes ocasions, la titularitat d'aquests trams de carretera recau en ens supramunicipals i, en conseqüència, cal una actuació conjunta entre el titular de la via, l'SCT i el municipi per ajudar a prevenir els sinistres viaris i pacificar aquests entorns.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Incrementar l'espai destinat als vianants i reduir l'espai públic destinat al vehicle de motor en zona urbana (1.4.01) Mesures implantades	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Col·laborar amb els ajuntaments per a l'extensió de zones de vianants i zones 30 en els nuclis urbans mitjançant la realització de treballs tècnics de pacificació del trànsit (1.4.02) Nombre de treballs tècnics de pacificació realitzats Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus no motoritzades en zona urbana	SCT, ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Promoure itineraris saludables de proximitat per fomentar la mobilitat activa (1.4.03) Accions de promoció realitzades	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Reduir les places d'aparcament destinades als vehicles de motor al centre de les ciutats (1.4.04) Accions realitzades	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Promoure l'estacionament a la calçada de les motocicletes i ciclomotors i treure el seu estacionament de les voreres (1.4.05) Accions realitzades	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Establir una regulació semafòrica favorable al transport públic i a la mobilitat en bicicleta i a peu en detriment del vehicle privat (1.4.06) Nombre d'intervencions realitzades	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Realitzar adaptacions d'itineraris de vehicles pesants en trànsit per zones urbanes i travesseres (1.4.07) Nombre d'adaptacions realitzades	SCT, ajuntaments i diputacions

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	<p>Realitzar estudis tècnics per millorar la seguretat viària a les travesseres (1.4.08)</p> <p>Nombre d'estudis tècnics realitzats</p>	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions i ajuntaments
■ ■ ■	<p>Abordar les problemàtiques existents a les travesseres a través d'una gestió coordinada entre el titular de la via, els ajuntaments implicats i l'Administració competent en matèria de trànsit, especialment pel que fa a l'establiment de mesures de pacificació del trànsit per a la protecció dels usuaris vulnerables (1.4.09)</p> <p>Nombre de problemàtiques abordades</p>	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions i ajuntaments



EIX 2

Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat

El nombre de víctimes mortals i ferides greus durant l'any 2020 es va reduir de manera considerable respecte a l'any anterior i respecte al 2010, d'acord amb les dades analitzades anteriorment. Tanmateix, cal tenir en compte, com comentàvem en apartats anteriors, que l'any 2020 va ser un any atípic pel que fa a la mobilitat i l'accidentalitat.

Per això, malgrat aquestes dades, cal continuar treballant intensament per reduir l'accidentalitat, adaptant les polítiques de seguretat viària a les noves característiques que presenta, i això requereix cada cop més un enfoc múltiple i pluridisciplinari, que en aquesta nova etapa s'ha de centrar encara més en el factor humà, encara com a responsable de més del 90% dels accidents.

Aquest eix se centra en combatre els accidents i l'estancament del decreixement de l'accidentalitat en un escenari de mobilitat creixent i envelliment de la població, augmentar els recursos destinats a la prevenció i el control de les conductes de risc equiparant-los al nivell dels països europeus més avançats i garantir la mobilitat segura per a tot tipus d'usuaris, en especial per als col·lectius vulnerables.

Així, la protecció dels col·lectius més vulnerables i la necessitat d'incrementar el coneixement sobre els factors concurrents de l'accidentalitat són claus en aquest àmbit; principalment els col·lectius de motoristes i de la gent gran, pel que representen en el conjunt de l'accidentalitat, els quals no segueixen els paràmetres de decrement general sinó que augmenten, especialment en el cas dels motoristes.

En aquest segon eix, s'hi poden distingir cinc subeixos, en els quals s'inclouen les accions incloses en aquest Pla:

- Estratègies per combatre la **dispersió dels accidents** i l'estancament en la davallada de l'accidentalitat
- La prevenció dels atropellaments de **vianants**
- **Ciclistes**: el repte de potenciar-ne l'ús sense que augmenti l'accidentalitat
- **Motoristes** : com millorem la seva seguretat?
- Efectes de l'**envelliment de la població** en la mobilitat i la seguretat viàries

2.1. Estratègies per combatre la dispersió dels accidents i l'estancament en la davallada de l'accidentalitat

Conduir sota els efectes de l'alcohol i altres drogues, l'excés de velocitat, així com l'ús del telèfon mòbil en la conducció com un factor que no para de créixer són alguns dels factors concurrents que causen més accidents. Per això, cal

treballar per intensificar i reforçar les mesures de prevenció i control d'aquests factors de risc.

La millora en el procediment sancionador ha de contribuir a augmentar l'eficàcia de control de les conductes de risc, i ha de prevenir i corregir aquestes conductes per part dels usuaris i usuàries de la via. Paral·lelament, és necessari analitzar els sinistres viaris per tal d'identificar-ne la tipologia i les causes i poder establir les mesures correctores adients. Per això, cal avançar en la millora de la recollida de la informació sobre sinistres amb víctimes, així com en la millora de les bases de dades d'accidents.

Per tal d'assolir els objectius esmentats, l'aplicació de noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària és un àmbit de treball a desenvolupar; per exemple, la implementació de nous sistemes de videovigilància intel·ligents com l'ús de drons.

D'altra banda, també cal destacar les accions encaminades a estudiar problemàtiques específiques que causen una accidentalitat més alta o que és necessari estudiar amb detall, com són l'accidentalitat per col·lisió frontal, els accidents causats per animals a la via o l'estudi de les velocitats mitjanes a les carreteres catalanes. En aquest sentit, s'ha d'incidir en els mecanismes de coordinació i col·laboració entre totes les policies de trànsit de Catalunya: cos de Mossos d'Esquadra, policies locals i vigilants. L'SCT ofereix mesures de suport als policies locals en les seves funcions de prevenció i control sobre els factors de risc en la conducció, com són l'establiment de convenis que es materialitzen en la cessió de cinemòmetres, etilòmetres, kits de drogues i altres materials necessaris per realitzar els controls de drogoalcoholèmia i de velocitat.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Analitzar i millorar les bases de dades d'accidents de trànsit i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una informació més completa (2.1.01) Bases de dades analitzades i millores efectuades	SCT, DGP, IMELEC, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Reforçar la coordinació amb les policies de trànsit per millorar els sistemes d'informació dels accidents (2.1.02) Evolució de la informació sobre accidents viaris urbans	SCT, DGP, policies locals, SEM, titulars de la xarxa viària, diputacions i ajuntaments
■ ■ ■	Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents (2.1.03) Accions realitzades	SCT, DGP, Departament de Salut, SEM, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, empreses concessionàries de la via, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats
■ ■ ■	Ampliar el sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana (2.1.04) Manteniment del sistema de l'exposició al risc a la xarxa viària	SCT
■	Implementar els mètodes necessaris per aconseguir la coordenada geogràfica dels accidents atesos per les policies de Catalunya (2.1.05) % d'accidents georeferenciats	SCT
■ ■	Incorporar el codi de tres xifres per tipus d'accident per aconseguir una anàlisi més acurada de les causes d'accidentalitat (2.1.06) Tasques realitzades	SCT

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Executar el Procediment d'anàlisi sistemàtica dels accidents greus i mortals de la xarxa viària (2.1.07) Nombre d'accidents greus i mortals	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions, empreses concessionàries de la via i Applus+ IDIADA
■ ■	Crear la base de dades d'accidents reconstruïts (2.1.08) Tasques realitzades	SCT, DGP, ajuntaments i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Incorporar els VMP a la base de dades d'accidentalitat (2.1.09) Accions realitzades	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Incorporar la perspectiva de gènere en l'estudi dels accidents i de les conductes de risc en la conducció (2.1.10) Nombre de publicacions amb perspectiva de gènere incorporada	Institut Català de les Dones, SCT, DGP, ajuntaments i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Realitzar el càlcul del cost social mitjà dels accidents mortals i dels accidents greus que es produeixen a la xarxa viària de Catalunya (2.1.11) Càlcul del cost social realitzat	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i SCT
■ ■ ■	Desenvolupar el Pla integral contra la velocitat excessiva que permeti la gestió d'aquestes conductes de risc (2.1.12) Accions implantades per al desenvolupament del Pla	SCT, DGP i ajuntaments
■ ■ ■	Estendre el control de la velocitat mitjana per trams (2.1.13) Nombre de radars de trams existents i la seva evolució	SCT, DGP, policies locals i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat (2.1.14) Índex de velocitats mitjanes a Catalunya	SCT, ens locals i supralocals i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Revisar els límits de velocitat màxima permesos a la xarxa viària per tal d'adaptar-los a les característiques de les vies i a la millora de la seguretat viària (2.1.15) Evolució de la velocitat mitjana	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT, ens locals i supralocals i altres titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Fer un seguiment dels diferents estudis d'identificació de trams i itineraris de concentració d'accidents amb víctimes (2.1.16) Evolució de l'accidentalitat en els trams i itineraris de concentració d'accidents amb víctimes analitzats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Estudiar l'accidentalitat per col·lisió frontal (2.1.17) Evolució del nombre d'accidents causats per col·lisió frontal	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, titulars de la xarxa viària i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Estudiar la casuística de l'accidentalitat produïda per la irrupció d'animals a la via (2.1.18) Evolució de l'accidentalitat	SCT, DGP, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, titulars de la xarxa viària i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Estudiar l'accidentalitat amb víctimes a les carreteres de Catalunya (2.1.19) Evolució de l'accidentalitat	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Combatre les infraccions contra la seguretat viària (2.1.20) Evolució del nombre d' infraccions	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Realitzar campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva (2.1.21) Nombre de denúncies per infracció de velocitat inadequada o excessiva durant les campanyes	SCT, DGP, policies locals i diputacions

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■	Estudiar una modificació dels llindars d'alcoholèmia permesos per avançar cap a l'establiment d'una taxa 0,0 % (2.1.22) Evolució del % de positius en conductors/res	SCT i Departament de Salut
■	Realitzar controls aleatoris d'alcohol, altres drogues i psicofàrmacs (2.1.23) Nombre de controls realitzats	DGP i policies locals
■ ■ ■	Fer campanyes de vigilància i control sobre el consum d'alcohol i altres drogues (2.1.24) Evolució del % de positius d'alcohol o drogues en morts	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Realitzar campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs (2.1.25) Evolució del % de positius en psicofàrmacs	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■	Desenvolupar projectes de recerca clínica sobre els efectes dels accidents (2.1.26) Nombre de projectes desenvolupats	IMELEC i SEM
■ ■ ■	Incrementar les accions de prevenció i control sobre l'ús del mòbil en la conducció i les distraccions (2.1.27) Evolució del nombre d'accidents on les distraccions siguin un factor concurrent	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Efectuar campanyes d'inspecció del transport de mercaderies i de viatgers relacionades amb el temps de conducció, de descans dels conductors i del control del pes dels vehicles (2.1.28) Nombre de controls realitzats i nivell d'infractors/res	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT, DGP i policies locals
■	Crear un grup de treball de coordinació amb les policies de trànsit (2.1.29) Creació del grup de treball	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Implementar nous sistemes de videovigilància intel·ligents, per a la millora de la gestió i la informació del trànsit i el control de les infraccions (2.1.30) Nombre de sistemes implementats	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària (2.1.31) Evolució del nombre d'infraccions Accions aplicades	SCT, DGP, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i policies locals
■ ■ ■	Fer una millora contínua del procediment sancionador (2.1.32) Accions de millora efectuades	SCT, Departament d'Interior, Departament de Justícia i policies locals
■ ■	Revisar les sancions de determinades conductes de risc i proposar-ne modificacions (2.1.33) Accions realitzades	SCT, Departament d'Interior, Departament de Justícia i policies locals

2.2. La prevenció dels atropellaments de vianants

Els vianants són les persones més vulnerables en la mobilitat i, per tant, una de les polítiques prioritàries en seguretat viària ha de ser la seva protecció. Aquesta protecció passa per, entre altres, repensar l'espai públic a partir d'incorporar-les en el centre de les polítiques públiques d'urbanisme. Mesures de pacificació del trànsit, com l'extensió de vies de velocitat 30, les superilles, les illes de vianants o els carrers amb plataforma única de prioritat invertida són alguns exemples d'accions, abordades a l'eix anterior.

Es tracta de recuperar l'espai per al vianant en detriment del destinat tradicionalment al vehicle privat, perquè disposar d'espais urbans pacífics, a banda d'augmentar la seguretat de les persones que van a peu, contribueix a millorar la qualitat de vida i de la salut, així com a reduir els alts nivells de contaminació que es registren actualment a les ciutats. Addicionalment a la implantació de mesures de reducció de la velocitat en zona urbana i a les travesseres al seu pas pel municipi, és important continuar treballant en la configuració dels passos de vianants, amb una correcta situació, regulació semafòrica i senyalització.

D'altra banda, la introducció de noves tecnologies en la conducció aplicades a la millora de la seguretat dels vianants, com poden ser els sistemes de detecció als vehicles o la innovació en la senyalització dels passos de vianants, entre els quals destaca la il·luminació intel·ligent, també ajuda a incrementar la seguretat d'aquest col·lectiu en l'ús de la via pública.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Instaurar mesures de reducció de la velocitat en entorns urbans, travesseres i zones periurbanes (2.2.01)</p> <p>Evolució del nombre de persones mortes i ferides greus en zona urbana i travessera</p>	SCT, ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	<p>Revisar la configuració dels passos de vianants per tal de millorar-ne les condicions de seguretat (2.2.02)</p> <p>Accions de revisió realitzades</p>	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	<p>Adequar la senyalització específica destinada a vianants (2.2.03)</p> <p>Nombre d'adaptacions realitzades</p>	Ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	<p>Incrementar les campanyes de prevenció i control de les conductes de risc per a la protecció dels vianants (2.2.04)</p> <p>Nombre de campanyes realitzades</p>	SCT, DGP, policies locals i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	<p>Incorporar sistemes de videovigilància (ITS) a les vies per protegir els vianants, especialment en els municipis que no tenen policia local (2.2.05)</p> <p>Nombre d'accions realitzades</p>	SCT, DGP, diputacions i ajuntaments
■ ■ ■	<p>Establir itineraris segurs per a vianants en recorreguts interurbans (2.2.06)</p> <p>Nombre d'itineraris creats</p>	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions i altres titulars de la xarxa viària

2.3. Ciclistes: el repte de potenciar-ne l'ús sense que augmenti l'accidentalitat

El Govern de la Generalitat ha aprovat l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2020-2025, que es marca com a objectiu general, d'acord amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible, duplicar la quota modal de la bicicleta per arribar a un 8% dels desplaçaments urbans, sense que augmenti l'accidentalitat dels ciclistes.

Així, amb la finalitat de continuar potenciant l'ús de la bicicleta, és necessari crear infraestructures ciclables que garanteixin una xarxa contínua, tant des de l'àmbit municipal, amb la creació d'una xarxa bàsica pedalable amb connexions amb els principals equipaments de la ciutat i el transport públic, com en l'àmbit interurbà, amb la creació d'una xarxa interurbana connectada

que enllaci diferents poblacions. En aquest sentit, accions com l'actualització del *Manual de disseny de vies ciclistes* pretenen posar al dia els estàndards tècnics de disseny de la xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes i de la xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català, per tal d'augmentar la seguretat i la mobilitat de vianants i ciclistes.

També és important realitzar campanyes per promocionar l'ús de la bicicleta i fomentar les activitats comunicatives, educatives i de formació.

Pel que fa a l'accidentalitat, disposar de dades i estudis sobre la mobilitat i l'accidentalitat dels ciclistes, amb accions com l'elaboració del Pla d'aforaments de ciclistes, és cabdal per poder intervenir en la seva disminució.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Participar en la Mesa de la Bicicleta i en la Comissió Tècnica (2.3.01) Acords adoptats Nombre de reunions realitzades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT, ens locals i supralocals, entitats i associacions del sector
■ ■ ■	Col·laborar en la difusió de la bicicleta mitjançant actes i esdeveniments nacionals i internacionals (2.3.02) Nombre d'actes realitzats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Departament d'Empresa i Treball, ens locals i supralocals, entitats i associacions del sector
■ ■ ■	Donar suport tècnic als municipis per al disseny i execució d'infraestructures ciclables i per a la promoció de l'ús segur de la bicicleta (2.3.03) Accions de suport realitzades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ajuntaments, diputacions, entitats i associacions del sector
■ ■ ■	Donar continuïtat a les xarxes de vies ciclistes en entorns urbans i millorar la seguretat dels carrils bici (2.3.04) Intervencions realitzades	Ajuntaments i diputacions
■	Actualitzar el <i>Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya</i> incorporant-hi recomanacions per a la xarxa viària urbana (2.3.05) Actualització del Manual	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Promocionar la visibilitat dels ciclistes (2.3.06) Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus ciclistes	SCT, ajuntaments, diputacions i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Elaborar un informe anual de seguiment per analitzar l'accidentalitat dels ciclistes i fer recomanacions de millora (2.3.07) Realització de l'informe anual Evolució dels sinistres viaris en què intervenen víctimes ciclistes	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals
■ ■ ■	Desenvolupar estudis i recopilar dades sobre persones vulnerables usuàries de la via en l'àmbit urbà i interurbà (2.3.08) Nombre d'estudis elaborats	SCT, DGP, ens locals i supralocals, associacions i entitats del sector
■ ■ ■	Analitzar i definir el Pla d'actuacions de carreteres compartides, fer-ne el seguiment i participar en el Grup de treball (2.3.09) Evolució del nombre d'accidents amb bicicletes implicades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT i titulars de la xarxa viària
■ ■	Elaborar el Pla d'aforaments de ciclistes de la xarxa viària aprofitant aplicacions mòbils (2.3.10) Elaboració del Pla	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals i titulars de la xarxa viària

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Realitzar campanyes i actes per promocionar la bicicleta en l'àmbit quotidià adreçats a diferents grups d'usuaris i col·lectius professionals (2.3.11) Nombre de campanyes realitzades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, entitats i associacions del sector

2.4. Motoristes: com millorem la seva seguretat?

Els i les motoristes són un dels col·lectius vulnerables de la mobilitat. En els darrers anys, els accidents amb motoristes implicats no han baixat sinó al contrari, s'han produït increments prou significatius, per la qual cosa s'ha d'incidir especialment en la seva reducció.

Així, atenent les vulnerabilitats pròpies de la conducció amb aquest tipus de vehicles, en primer lloc és important l'adaptació de les infraestructures viàries que millori la seva protecció, sobretot en els trams d'intensitat mitjana més elevada o de risc més elevat amb presència de motoristes. Aquesta adaptació passa per la instal·lació de sistemes de protecció, una adequada senyalització dels traçats amb revolts perillosos o per l'establiment de vies de segregació de carrils als accessos a les ciutats, per exemple, a banda de garantir unes correctes condicions de manteniment de les vies.

En segon lloc, per contribuir a la millora de la seguretat dels motoristes també cal promoure una formació continuada, duent a terme activitats formatives d'actualització i de reciclatge. Addicionalment, aquesta formació s'ha de fer extensiva a la resta d'usuaris de la via en relació amb la seva interacció amb els usuaris dels vehicles de dues rodes. Conjuntament amb la formació, un altre aspecte important a tenir en compte és la realització de campanyes de comunicació i sensibilització adreçades als diferents col·lectius d'usuaris de la motocicleta, d'acord amb el tipus de mobilitat (urbana, d'oci o cap de setmana, mobilitat compartida, etc.)

Des de la perspectiva del vehicle, cal invertir en la innovació de sistemes de seguretat activa i passiva per a motocicletes i ciclomotors.

També cal continuar treballant en la realització dels controls PREMOT, aquells específicament orientats a motocicletes, en què s'inspeccionen tots els aspectes relacionats amb els conductors (permís de conduir, consum d'alcohol o altres drogues, etc.) i amb les condicions tècniques del vehicle (estat dels pneumàtics, enllumenat, matrícules, etc.), com també amb l'ús d'elements de protecció obligatoris.

A més, atesos els alts nivells de sinistralitat d'aquest col·lectiu, s'ha d'incidir en reforçar i incrementar el control de les conductes de risc amb noves estratègies i nous mecanismes de control que contribueixin a reduir la seva accidentalitat.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Continuar desplegant el programa de la Formació 3.0 en carreteres obertes i fer difusió de la formació (2.4.01) Nombre d'accions formatives realitzades	SCT, DGP i entitats del sector

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Dissenyar i potenciar la formació als motoristes que fan desplaçaments per mobilitat obligada (2.4.02) Realització del programa formatiu	SCT, Departament d'Empresa i Treball, entitats i associacions del sector
■ ■	Analitzar les condicions, l'experiència i els requisits que es requereixen per conduir motocicletes de les diferents categories (2.4.03) Estudis realitzats	SCT, entitats i associacions del sector
■ ■ ■	Analitzar l'accidentalitat dels motoristes des del vessant de la infraestructura (2.4.04) Accions realitzades Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus en motocicleta	SCT, DGP, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motoristes (2.4.05) Propostes i actuacions realitzades Nombre de víctimes mortes i ferides greus motoristes	SCT, DGP, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions, ajuntaments i entitats del sector
■ ■	Adaptar la infraestructura viària als motoristes amb la implantació de senyalització horitzontal i vertical específica que millori la seva protecció, sobretot en aquells trams d'intensitat mitjana més elevada o de risc més elevat (2.4.06) Accions d'adaptació realitzades Evolució de l'accidentalitat dels motoristes en els trams tractats	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT, diputacions i altres titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Expandir l'experiència de senyalització específica del traçat de revolts perillosos per a motoristes (2.4.07) Evolució de l'accidentalitat dels motoristes en els trams senyalitzats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions i altres titulars de la xarxa viària
■	Estudiar, analitzar i promoure la segregació de motocicletes als accessos a grans ciutats (2.4.08) Nombre de vies segregades establertes	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, DGP, ajuntaments, altres titulars de la xarxa viària i entitats
■ ■ ■	Investigar les pautes de mobilitat dels motoristes per tal d'analitzar-ne l'accidentalitat i millorar-ne la seguretat (2.4.09) Estudis realitzats	SCT
■ ■ ■	Estudiar l'obligatorietat d'elements de seguretat activa i passiva per millorar la protecció dels motoristes (2.4.10) Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus en motocicleta i ciclomotor	SCT, DGP i entitats del sector
■ ■ ■	Desenvolupar i desplegar noves formes coercitives per tal de disminuir l'accidentalitat dels motoristes (2.4.11) Nombre de campanyes específiques realitzades	SCT, DGP i policies locals
■ ■ ■	Realitzar campanyes de control integral de les conductes dels motoristes i de les condicions de les motocicletes i ciclomotors (controls PREMOT) (2.4.12) Evolució del nombre de víctimes mortals i ferides greus motoristes	SCT, DGP, policies locals i associacions de víctimes d'accidents de trànsit

2.5. Efectes de l'envelliment de la població en la mobilitat i la seguretat viària

L'envelliment de la població i la millora de les condicions de vida i socials d'aquest grup de població té unes conseqüències en la mobilitat i la seguretat viària. D'una banda, possibilita que hi hagi un grup més nombrós de persones grans actives que condueixen, però també s'ha de tenir en compte la seva

més gran vulnerabilitat en el moment de produir-se un impacte, sigui per un xoc o per un atropellament.

No oblidem que els vianants més grans de 70 anys són el grup amb més risc de ser greument ferits o morts en atropellaments i per aquesta raó és important dur a terme accions formatives destinades a la gent gran adaptades a les característiques de la seva mobilitat i establir un sistema de formació contínua que els ajudi a millorar les seves aptituds i actituds en la mobilitat.

A la vegada, també és important treballar per adaptar les proves de renovació del permís de conduir en funció de les capacitats físiques i cognitives de les persones, donant suport a les eines d'avaluació de les funcions cognitives relacionades amb la conducció i millorar la coordinació entre les autoritats de trànsit i sanitàries en l'intercanvi d'informació.

Un altre aspecte que cal tenir en compte, atenent la tendència a l'envelliment progressiu de la població, és l'adaptació de l'espai urbà incorporant-hi les necessitats específiques d'aquest sector de població, amb mesures com la protecció de l'entorn d'equipaments freqüentats o una regulació semafòrica adient.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Analitzar les eines d'avaluació de les funcions cognitives relacionades amb una conducció segura i donar-hi suport (2.5.01) Activitats d'anàlisi i suport realitzades	SCT, autoescoles i Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya
■ ■ ■	Avançar en la millora de la comunicació entre autoritats de trànsit i sanitàries per tal de donar la resposta més adaptada possible a les necessitats dels diferents grups de risc, respectant la privacitat de les seves dades personals (2.5.02) Accions de coordinació realitzades	SCT i Departament de Salut
■ ■ ■	Millorar la senyalització viària d'aquells entorns amb més concentració de gent gran (2.5.03) Milliores realitzades en la senyalització d'entorns	Ajuntaments i diputacions
■ ■	Sensibilitzar la població sobre els riscos que pateixen les persones grans en la mobilitat i potenciar l'actualització de coneixements i destreses de les persones que condueixen (2.5.04) Accions de sensibilització realitzades	SCT, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats



EIX 3

Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat

Aquest eix aposta per desplegar iniciatives per promoure un canvi cultural cap a la consciència d'un futur sense víctimes de trànsit, sumant sinergies amb la incorporació de tota la societat i definint una estratègia comunicativa al voltant d'una responsabilitat compartida pel dret a la mobilitat.

Per tal de poder arribar d'una manera eficaç a les diferents persones usuàries de la via pública i específicament a aquelles més vulnerables, cal un canvi en la comunicació, generant missatges d'una manera més transversal i adaptada als nous canals, coma ara les xarxes socials.

En mobilitat i seguretat viària s'ha de continuar reforçant l'àmbit de l'educació i la formació viàries per assolir aquest canvi cultural. Per aquesta raó, és important estendre-les a les escoles i els instituts, incloent més continguts de mobilitat segura i sostenible en el contingut curricular per a la creació d'hàbits i conductes de mobilitat responsables des de la infància i l'adolescència.

D'altra banda, esdevé central treballar més intensament en la millora de la formació contínua dels conductors/res i adaptar aquesta formació als nous reptes de la mobilitat per tal que puguin millorar les seves competències i actualitzar els seus coneixements en relació amb els nous avenços tecnològics i les noves formes de mobilitat.

Pel que fa a la reincidència en les conductes de risc, cal ser capaços d'abordar aquesta problemàtica d'una manera integral, amb un tractament tant des de l'àmbit sanitari i terapèutic, quant al control i tractament de les addiccions i comportaments de risc, com des de l'àmbit legal amb les modificacions legislatives que es puguin desenvolupar.

Finalment, s'ha de continuar treballant en la millora de la seguretat laboral viària i el canvi modal i intermodal en els desplaçaments vinculats al lloc de treball i potenciar la seva incorporació als plans de prevenció de riscos laborals i als plans de desplaçaments d'empresa.

En aquest eix 3, s'hi poden distingir sis subeixos en els quals s'inclouen les accions definides:

- **Sinergies comunicatives** per incidir més eficientment en una responsabilitat compartida en la mobilitat
- Estratègia formativa per als **infants i joves** en l'actual i futur model de mobilitat
- Aprenentatge al llarg del **cicle vital** davant dels riscos i necessitats de mobilitat segura, sostenible i saludable
- **La formació dels conductors i conductores** adaptada als nous reptes de la mobilitat

- Mesures preventives i de control davant les **conductes infractores i reincidents**
- Increment de les accions per a la millora de la **seguretat laboral viària**

3.1. Sinèrgies comunicatives per incidir més eficientment en una responsabilitat compartida en la mobilitat

La tasca de sensibilització que està fent l'SCT i altres entitats públiques i privades en relació amb els sinistres viaris i altres aspectes de seguretat viària és important per conscienciar la ciutadania en el camí d'assolir una mobilitat segura, saludable i sostenible, amb la realització de campanyes de comunicació, als mitjans tradicionals i a les xarxes socials, incidint en combatre les conductes de risc amb un enfoc no només centrat en les conseqüències i el perill d'adoptar aquestes conductes, sinó també en l'actitud positiva d'una responsabilitat compartida.

D'altra banda, s'ha de treballar per incorporar la perspectiva de gènere en aquestes accions comunicatives amb, per exemple, la realització de campanyes de promoció de la conducció col·laborativa enfront de la competitiva.

També és important la participació en congressos i jornades i la col·laboració amb universitats i instituts científics i de recerca, posant el focus en la recerca científica i la participació en projectes europeus i internacionals al costat de les darreres tendències i innovacions en seguretat viària.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Participar en campanyes de seguretat viària (3.1.01) Nombre de campanyes	SCT, Departament d'Interior, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions, fundacions i entitats
■ ■ ■	Realitzar campanyes de promoció de la conducció col·laborativa enfront de la conducció competitiva (3.1.02) Nombre de campanyes realitzades	SCT, Institut Català de les Dones i associacions
■ ■ ■	Dur a terme accions publicitàries de seguretat viària a les xarxes socials (3.1.03) Nombre d'insercions a través de xarxes socials Nombre de visualitzacions dels vídeos penjats Nombre de seguidors de Twitter dels diferents perfils de l'SCT Nombre de tuïts marcats com a favorits o retuitejats	SCT, ens locals i supralocals, empreses concessionàries de la xarxa viària, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions, fundacions i entitats
■ ■ ■	Potenciar la redacció del blog InfoTrànsit (3.1.04) Nombre d'accessos al blog InfoTrànsit	SCT
■ ■ ■	Col·laborar amb universitats, instituts científics i centres avançats d'investigació i recerca (3.1.05) Nombre de convenis o acords de col·laboració Accions de col·laboració efectuades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, altres departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, universitats, centres d'investigació i recerca, Applus+ IDIADA, entitats i associacions

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals (3.1.06)</p> <p>Nombre de projectes europeus on es participa</p>	SCT, departaments de la Generalitat, Applus+ IDIADA, associacions de víctimes d'accidents de trànsit, altres associacions i entitats
■ ■ ■	<p>Organitzar congressos i jornades vinculats a l'explotació i gestió del trànsit i la seguretat viària i participar-hi (3.1.07)</p> <p>Nombre d'actes que s'organitzen</p>	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, altres departaments de la Generalitat, IMELEC, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit, altres associacions, fundacions i entitats

3.2. Estratègia formativa per als infants i joves a l'actual i futur model de mobilitat

Per aconseguir una formació plena que potenciï la mobilitat segura i sostenible el millor model és iniciar-ho en les primeres etapes de la fase formativa. Per això, és necessari impulsar l'educació en un futur model de mobilitat als centres escolars, integrant d'una manera transversal la formació en competències bàsiques de mobilitat segura, sostenible i saludable.

Per assegurar-se que això sigui possible, cal promoure la incorporació al currículum escolar d'una formació en seguretat viària adaptada a cada nivell educatiu, amb una revisió dels continguts actuals.

Altres accions, com les sessions pràctiques en circuits de circulació, ja fa uns anys que s'estan duent a terme amb èxit i molt bona acceptació per part de l'alumnat que hi participa.

L'adaptació de l'entorn escolar a les pautes de la mobilitat segura i sostenible, a través de camins i entorns escolars, és una línia de treball en consonància amb la transformació de l'entorn escolar en benefici de la seguretat i el benestar dels infants. Durant el trienni de vigència d'aquest Pla s'elaborarà un dossier tècnic sobre entorns escolars i l'accés a aquests entorns.

Finalment, cal destacar accions com la proposta d'elaboració d'un manifest en defensa d'una mobilitat escolar activa, segura i sostenible i la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius, a partir de les experiències pilot en el territori.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Desplegar juntament amb el Departament d'Educació l'educació per a la mobilitat segura, sostenible i saludable (3.2.01)</p> <p>Tasques realitzades</p>	SCT, Departament d'Educació, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ajuntaments, monitors/res d'educació viària, ADEVIC i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	<p>Promocionar les intervencions d'educació per a la mobilitat segura, sostenible i saludable en el marc d'un model competencial i donar-hi suport (3.2.02)</p> <p>Nombre d'intervencions i d'assessoraments</p> <p>Nombre d'edicions de material</p>	SCT, Departament d'Educació, monitors/res d'educació viària, ADEVIC, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i entitats

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat sostenible als centres educatius (3.2.03) Accions d'actualització realitzades	Departament d'Educació i SCT
■ ■ ■	Col·laborar amb entitats públiques i privades que participen en l'educació per a la mobilitat segura i sostenible i la impulsen (3.2.04) Accions de col·laboració realitzades	SCT, Departament d'Educació i entitats públiques i privades
■ ■ ■	Fer el seguiment, avaluació i propostes d'intervencions en centres educatius (parcs d'educació viària, "Game Over", campanyes específiques, etc.) (3.2.05) Nombre d'intervencions realitzades	SCT, Departament d'Educació, DGP, monitors/res d'educació viària i Fundació Institut Guttmann
■ ■ ■	Educar per a una mobilitat segura, sostenible i saludable mitjançant activitats pràctiques als centres educatius i en el lleure, i estudiar i, si s'escau, ampliar les activitats incloent formació sobre les noves formes de mobilitat (3.2.06) Evolució del nombre de joves morts/ferits greus amb bicicleta, ciclomotor i motocicleta Nombre d'activitats pràctiques realitzades	SCT, Departament d'Educació, monitors d'educació viària, DGP, ajuntaments, entitats i associacions
■ ■ ■	Fer educació per a la mobilitat segura i sostenible als centres escolars (3.2.07) Activitats d'educació realitzades Formació i nombre de jornades per a monitors i monitores d'educació viària	SCT, ISPC, DGP, ADEVIC, monitors/res d'educació viària, ajuntaments i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■	Col·laborar en l'elaboració i posterior difusió d'un manifest en defensa d'una mobilitat escolar activa, segura i sostenible (3.2.08) Elaboració i accions de difusió del manifest	SCT, Departament d'Educació, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats
■	Valorar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius a partir de les experiències pilot en el territori (3.2.09) Nombre de centres que tenen coordinador de mobilitat	SCT, Departament d'Educació, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i ajuntaments
■ ■ ■	Promoure camins escolars segurs i sostenibles (3.2.10) Evolució del nombre de víctimes mortals per atropellament d'infants en zona urbana	SCT, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats
■ ■ ■	Elaborar un dossier tècnic sobre entorns escolars i l'accés a aquests entorns (3.2.11) Elaboració i difusió del dossier tècnic	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Departament d'Educació, ajuntaments i diputacions
■ ■ ■	Incentivar l'ús de mitjans de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables a les escoles (3.2.12) Accions d'incentivació realitzades	SCT, Departament d'Educació, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ajuntaments, diputacions, entitats i associacions

3.3. Aprenentatge al llarg del cicle vital davant dels riscos i necessitats de mobilitat segura, sostenible i saludable

L'èmfasi que es posa en l'educació per a la mobilitat segura d'infants i joves hauria de ser extensiu a altres grups d'edat i a tot tipus de col·lectius. S'ha de promoure una formació contínua en seguretat viària i mobilitat sostenible al

llarg de tot el cicle vital de les persones, tenint en compte els diferents col·lectius a qui s'adreça i les diferents pautes de mobilitat per les quals opten amb accions com, per exemple, els programes de formació intergeneracional en seguretat viària, les accions de sensibilització als centres de reconeixement de conductors/res o en l'àmbit sanitari sobre els efectes dels medicaments en la conducció.

D'altra banda, tampoc podem oblidar en el moment de la formació l'efecte que tenen les noves tecnologies aplicades a la mobilitat i com saber-les utilitzar.

A part dels riscos de seguretat viària, també és molt important incidir en els riscos mediambientals i en les campanyes d'informació mediambiental.

Respecte al sector del transport de mercaderies i viatgers, caldrà continuar amb la realització d'accions per difondre informació i bones pràctiques així com la realització d'accions formatives.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Promoure la sensibilització i informació sobre medicaments i conducció en l'àmbit dels centres de reconeixement de conductors/res i en l'àmbit sanitari (3.3.01) Accions de sensibilització realitzades	SCT i Departament de Salut
■ ■	Realitzar programes de formació intergeneracional en seguretat viària (3.3.02) Programes de formació realitzats	SCT i Departament de Drets Socials
■ ■ ■	Dur a terme accions per difondre bones pràctiques i informació sobre el compliment de la normativa adreçada a empreses, persones interessades i associacions representatives del sector de transport de mercaderies i de viatgers (3.3.03) Nombre d'accions de difusió realitzades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ajuntaments, patronals, sindicats, centres de formació i associacions
■ ■ ■	Realitzar accions formatives sobre normativa aplicable al transport de mercaderies i de viatgers adreçades a personal del CME i a les policies locals (3.3.04) Nombre de cursos i jornades al final del trienni	SCT, DGP, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i policies locals
■ ■ ■	Promoure les accions del Grup de treball del sector del transport i del sector logístic (3.3.05) Nombre de sessions del Grup de treball realitzades	SCT
■ ■ ■	Impulsar campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals (3.3.06) Nombre de campanyes realitzades i valoració	SCT, Departament d'Interior, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions i entitats
■ ■ ■	Fer campanyes de sensibilització per fomentar l'autoprotecció davant els riscos naturals adreçades a conductors/res i en cas de situacions de risc i crisis per fenòmens meteorològics (nevades, ventades, inundacions, etc.) i risc d'incendis forestals (3.3.07) Nombre de campanyes realitzades i valoració	SCT, Departament d'Interior, titulars de la xarxa viària i empreses concessionàries de la via

3.4. La formació dels conductors i conductores adaptada als nous reptes de la mobilitat

És necessari implantar un model integral de formació de conductors i conductores per a una mobilitat segura i sostenible, adaptat als nous reptes

que representen els nous modes de la mobilitat, i modificar, si s'escau, els continguts formatius actuals. També, per fer-ho possible cal fomentar el reciclatge i l'actualització de coneixements dels formadors i formadores d'autoescoles a través d'un pla de formació del centre, amb incorporació de continguts relatius als nous modes de transport, la conducció eficient i l'ús de noves tecnologies aplicades, incorporant també la perspectiva de gènere i de diferències culturals en les pautes de conducció.

Des de fa anys, l'SCT i el Departament d'Educació col·laboren i ofereixen materials, projectes i sessions d'informació i sensibilització adreçats al personal docent i als formadors d'autoescoles.

Amb l'objectiu d'incentivar l'excel·lència als centres de formació i renovació del permís de conduir es continuaran potenciant mecanismes com el distintiu d'autoescoles de qualitat.

Pel que fa a la formació dels conductors/res, és important dur a terme accions de sensibilització sobre els factors de risc en la conducció i instaurar mecanismes de reciclatge i actualització en les renovacions del permís de conduir, que permetin adquirir una actualització de la formació viària dels conductors/res per a la millora de la seguretat viària i adaptada als nous reptes de la mobilitat.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Sensibilitzar sobre els riscos del consum d'alcohol, d'altres drogues i medicaments i sobre les distraccions per l'ús del telèfon mòbil en la conducció (3.4.01)</p> <p>Accions de sensibilització realitzades % de víctimes mortals amb consum d'alcohol i altres drogues detectat</p>	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit, fundacions i Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya
■ ■ ■	<p>Proposar millores per a la formació dels conductors i conductores (3.4.02)</p> <p>Millores proposades</p>	SCT, Federació d'Autoescoles de Catalunya, centres de formació, associacions de professors de Catalunya, associacions de víctimes d'accidents de trànsit, universitats i equips de recerca i altres associacions i entitats
■ ■	<p>Facilitar recursos per a la millora de la formació dels conductors/res (3.4.03)</p> <p>Nombre d'accions realitzades</p>	SCT, Federació d'Autoescoles de Catalunya, centres de formació, universitats, Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres associacions, fundacions i entitats
■ ■ ■	<p>Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors/res (3.4.04)</p> <p>Nombre de visites realitzades anualment</p>	SCT i Departament de Salut
■ ■ ■	<p>Formar el personal professional: professorat de formació viària i directors/res d'escoles de conducció (3.4.05)</p> <p>Nombre total de processos de formació/capacitació i participants</p>	SCT, Departament d'Educació, centres de formació, Federació d'Autoescoles de Catalunya i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	<p>Incorporar als cursos de formació de formadors/res continguts relatius als vehicles de mobilitat personal i altres mitjans de transport sostenibles, així com continguts referents a la conducció eficient i l'ús de les noves tecnologies aplicades (3.4.06)</p> <p>Nombre de cursos realitzats</p>	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, centres de formació i Federació d'Autoescoles de Catalunya

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Incloure els coneixements de perspectiva de gènere i de diferències culturals en la formació del professorat de les autoescoles (3.4.07) Introducció de la perspectiva de gènere en els cursos	SCT, centres de formació i Institut Català de les Dones
■ ■ ■	Desenvolupar el currículum de tècnic/a superior en formació per a la mobilitat segura i sostenible (3.4.08) Desenvolupament del currículum	SCT, Departament d'Educació i entitats del sector

3.5. Mesures preventives i de control davant les conductes infractores i reincidents

Davant les conductes infractores dels conductors i conductores reincidents és necessari abordar aquesta problemàtica des de diversos àmbits, identificant les possibles addiccions i la seva intervenció terapèutica i potenciant protocols de comunicació dels riscos detectats, ja que l'avaluació de les possibles conductes de risc a l'hora de renovar el permís de conduir pot ajudar a valorar els riscos existents i a informar-ne.

En qualsevol cas, a banda de l'establiment de sancions econòmiques, cal potenciar la realització de cursos de reeducació i sensibilització viària, els quals tenen molt bona valoració entre els assistents.

També és important dur a terme campanyes de sensibilització sobre les conseqüències de les conductes reincidents, sense oblidar, però, l'establiment de mecanismes de reforç positiu per als conductors/res no infractors/res.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■	Analitzar els casos en què es detectin deficiències d'aptituds psicofísiques en conductors/res que tenen el permís de conduir vigent (3.5.01) Nombre de casos analitzats	SCT i Departament de Salut
■ ■ ■	Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viàries i avaluar-ne el procediment i els resultats (3.5.02) Nombre de participants Nombre d'accions de seguiment/estudis	SCT, centres de formació, Federació d'Autoescoles de Catalunya, Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	Formar el personal professional i els testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts (3.5.03) Nombre de participants als cursos i jornades	SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres entitats
■ ■	Estudiar la possibilitat de realitzar cursos de formació en substitució de l'establiment de sancions econòmiques per a determinats tipus d'infraccions (3.5.04) Propostes realitzades	SCT, Departament de Justícia, ajuntaments i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■	Proposar l'aplicació de mesures per a conductors/res reincidents i multireincidents (3.5.05) Mesures proposades	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut, universitats i equips de recerca i Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya
■ ■ ■	Analitzar la incidència del sistema de punts en les infraccions comeses pels conductors/res (3.5.06) Estudis realitzats	SCT i Federació d'Autoescoles de Catalunya

3.6. Incrementar les accions per a la millora de la seguretat laboral viària

Paral·lelament a les mesures de gestió de la mobilitat laboral i els desplaçaments de treball, calen actuacions preventives en l'àmbit laboral per assolir reduccions en els accidents laborals de trànsit.

El primer pas és conèixer millor la casuística dels accidents laborals de trànsit, fent una anàlisi de la seva sinistralitat, per poder prendre mesures per prevenir-los.

En el context actual, s'hauran d'estudiar els efectes de la COVID-19 en les pautes de mobilitat de la població amb la consegüent extensió del teletreball i fer una anàlisi dels seus efectes en la mobilitat laboral i l'accidentalitat.

D'altra banda, és important incorporar la seguretat laboral viària en els plans de prevenció de riscos laborals i de mobilitat i continuar desenvolupant els plans de desplaçaments d'empresa, els quals pretenen optimitzar la mobilitat de les persones que treballen a l'empresa o s'hi relacionen, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat i racionalitzant l'ús del cotxe.

En l'àmbit formatiu, cal implantar cursos de formació en actituds i comportaments segurs ajustats a les necessitats laborals, especialment per a les empreses de transport. Amb això es pretén potenciar la formació en seguretat viària i la conducció eficient a les empreses, sense oblidar la importància de sensibilitzar sobre l'ús dels modes de transport més sostenibles i saludables, així com la promoció de l'ús del vehicle compartit en els desplaçaments laborals.

La formació laboral també és un pilar cabdal en l'àmbit de l'Administració amb la realització de cursos de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats als seus treballadors i treballadores així com amb l'aportació de recursos pedagògics també per a les empreses i per al seu personal.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■	Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit (3.6.01) Procediments de recollida de dades efectuats	SCT, DGP, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL) i policies locals
■ ■	Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit a partir de l'intercanvi d'informació sobre accidents de trànsit i accidents laborals (fase 2) (3.6.02) Elaboració de l'estudi	SCT i Departament d'Empresa i Treball (ICSSL)
■ ■ ■	Analitzar els canvis en la mobilitat amb la implantació del teletreball (3.6.03) Treballs d'anàlisi realitzats amb recopilació de dades de mobilitat derivades del teletreball i independents d'altres variables (com les derivades de la COVID-19)	SCT i Departament d'Empresa i Treball (ICSSL)
■ ■ ■	Potenciar el canvi de flotes de vehicles a les empreses per tal de disposar d'una flota més sostenible i menys contaminant (3.6.04) Accions desenvolupades per potenciar el canvi de flotes de vehicles	Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (ICAEN), ens locals i supralocals i empreses

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Promoure l'ús del vehicle compartit i del transport col·lectiu en els desplaçaments als llocs de treball (3.6.05)</p> <p>Nombre d'accidents laborals de trànsit Accions de promoció realitzades</p>	SCT, ens locals i supralocals, operadors dels serveis de transport i entitats
■ ■ ■	<p>Fer propostes per incorporar la seguretat laboral viària en els plans de prevenció de riscos laborals i donar suport a les empreses per fer-ho(3.6.06)</p> <p>Propostes efectuades Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL), Departament de la Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori, sindicats i patronals
■ ■ ■	<p>Formar el personal tècnic de prevenció de riscos laborals en matèria de seguretat viària (3.6.07)</p> <p>Accions de formació realitzades</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL) i Departament de la Presidència
■ ■ ■	<p>Promoure i aportar recursos pedagògics per a la informació i formació en seguretat laboral viària adreçada als treballadors/res i a les empreses (3.6.08)</p> <p>Nombre de recursos i publicacions</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL), entitats i associacions
■ ■ ■	<p>Elaborar material informatiu/formatiu en seguretat laboral viària per a treballadors/res i empreses. Elaboració de guies. (3.6.09)</p> <p>Publicació de guies en seguretat viària laboral Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL), entitats i associacions
■ ■ ■	<p>Dissenyar i realitzar cursos a distància de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res (3.6.10)</p> <p>Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit Nombre de cursos realitzats i valoració</p>	SCT i Departament d'Empresa i Treball (ICSSL)
■ ■ ■	<p>Fer cursos presencials de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res (3.6.11)</p> <p>Nombre de cursos realitzats i valoració</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL), empreses i associacions de víctimes de trànsit
■ ■ ■	<p>Fer cursos de seguretat viària (presencials i a distància) a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res de l'Administració (3.6.12)</p> <p>Nombre de cursos realitzats i valoració</p>	SCT, DGP, Departament de la Presidència (Escola d'Administració Pública), Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i altres departaments de la Generalitat
■	<p>Dur a terme el seminari de Com organitzar desplaçaments per raons de feina segurs en els diferents territoris (3.6.13)</p> <p>Realització del seminari</p>	Departament d'Empresa i Treball (ICSSL) i SCT
■ ■	<p>Realitzar campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos en els desplaçaments laborals (3.6.14)</p> <p>Nombre de campanyes realitzades</p>	SCT, Departament d'Empresa i Treball, ens locals i supralocals
■	<p>Actualitzar la informació de la pàgina web del Departament d'Empresa i Treball dedicada específicament a la seguretat laboral viària (3.6.15)</p> <p>Continuïtat en els treballs de manteniment de la web actualitzada</p>	Departament d'Empresa i Treball (ICSSL)
■ ■ ■	<p>Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per a la millora de la seguretat viària en polígons industrials (3.6.16)</p> <p>Nombre de treballs tècnics realitzats</p>	SCT i ajuntaments



EIX 4

Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els sectors implicats en la mobilitat intel·ligent

Aquest eix se centra en la coordinació estratègica públic-privada per dinamitzar tots els sectors implicats en la mobilitat a favor de sistemes intel·ligents, activant un espai de diàleg en l'àmbit de la mobilitat en termes d'eficiència energètica i avenç tecnològic i aprofundint en la col·laboració entre administracions, indústria i societat.

Els nous sistemes de gestió del trànsit apuntalats sobre sistemes de transport intel·ligents i les noves tecnologies de gestió i informació permeten conèixer l'estat del trànsit en temps real i oferir informació rellevant a l'usuari per poder escollir entre les diferents opcions de mobilitat existents aquella més eficient o sostenible. Així, l'anomenada **Mobilitat com a servei** (Mobility as a Service, MaaS), amb l'aparició de nous operadors privats en els sistemes de gestió del trànsit i la mobilitat, esdevé una oportunitat en el camí cap a una eficiència i una sostenibilitat més gran en les pautes de mobilitat.

Pel que fa a l'automatització de la mobilitat, el desenvolupament de la tecnologia 5G i l'aplicació de la internet de les coses contribuiran al seu desenvolupament, per disposar en temps real d'informació sobre les condicions de la via i les accions dels altres vehicles. En aquest sentit, la creixent automatització en els vehicles permetrà una millora en la presa de decisions que redundarà en una millora de la seguretat viària.

Per tot això, en aquest eix, s'hi poden distingir quatre subeixos on s'emmarquen les accions d'aquest Pla:

- La millora de l'**eficiència energètica** dels vehicles de motor: **l'electrificació** de la mobilitat
- La **mobilitat com a servei (MaaS)**. **Sistemes de transport intel·ligents i noves tecnologies per a la millora de la gestió i de la informació del trànsit**. L'oportunitat dels nous operadors privats en els sistemes de gestió del trànsit
- **Els reptes de la mobilitat autònoma i connectada**
- Gestió del període de transició fins a assolir una mobilitat totalment **automatitzada**

4.1. La millora de l'eficiència energètica dels vehicles de motor. L'electrificació de la mobilitat

La utilització dels vehicles elèctrics presenta molts avantatges quant a l'emissió de gasos contaminants i la millora de la qualitat mediambiental als nuclis urbans.

Un dels punts clau per al desenvolupament del vehicle elèctric és l'extensió dels punts de càrrega. Per això caldrà crear una xarxa d'infraestructures al llarg de tot el territori habilitades amb punts de càrrega i electrolineres.

A banda del vehicle elèctric, també s'ha d'apostar per fomentar la diversificació de l'oferta energètica sostenible potenciant l'ús dels vehicles que funcionin amb energies renovables i no contaminants i promoure la recerca de noves tecnologies destinades a reduir l'impacte ambiental de la mobilitat. Alhora, s'ha d'impulsar la multimodalitat i la reducció dels desplaçaments innecessaris o circumstancials i tendir cap a un ús més racional pel que fa a l'ocupació dels vehicles.

Aquest eix, centrat en els vehicles, també inclou la instal·lació de dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie per a la millora de l'eficiència i la seguretat.

El sistema de revisió tècnica de vehicles (ITV) també es veurà beneficiat per aquesta millora de l'eficiència energètica. El desenvolupament de solucions per mesurar òxids de nitrogen i micropartícules en les estacions i el control de les emissions mitjançant l'ús dels sistemes OBD permeten assolir una mobilitat més neta.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Desenvolupar noves tecnologies i aplicacions de navegació per satèl·lit (4.1.01) Nombre de projectes on es participa	SCT, Departament d'Empresa i Treball, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Applus+ IDIADA i entitats
■ ■	Crear un grup de treball per dissenyar la transició cap a la mobilitat elèctrica (4.1.02) Creació del grup de treball i nombre de reunions realitzades	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (ICAEN), Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Applus+ IDIADA i entitats
■ ■ ■	Crear una xarxa d'infraestructures habilitades per al vehicle elèctric amb l'extensió de punts de càrrega i electrolineres al llarg de tot el territori (4.1.03) Evolució de l'extensió de punts de càrrega	Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (ICAEN) i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Promoure la instal·lació de dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie (4.1.04) Evolució de l'ús de dispositius de seguretat en persones implicades en accidents	SCT, fabricants d'elements de seguretat activa i passiva, Applus+ IDIADA i entitats
■ ■ ■	Impulsar la multimodalitat, especialment els modes energèticament més eficients (4.1.05) Accions d'impuls realitzades	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (ICAEN), ATM i ens locals i supralocals
■ ■ ■	Reduir al màxim l'absentisme en l'ITV impulsant noves campanyes amb els establiments autoritzats (4.1.06) % de vehicles amb l'ITV % de vehicles industrials autoritzats amb l'ITV	SCT, Departament d'Empresa i Treball, DGP i policies locals
■ ■ ■	Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles (ITV) (4.1.07) % de vehicles amb l'ITV % de vehicles industrials autoritzats amb l'ITV	SCT, Departament d'Empresa i Treball, DGP i policies locals

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Controlar les emissions dels vehicles mitjançant l'ús de sistemes OBD a l'ITV (4.1.08) % de vehicles amb control d'emissions mitjançant sistemes OBD	Departament d'Empresa i Treball i Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural
■ ■ ■	Desenvolupar solucions per mesurar òxids de nitrogen i micropartícules a les estacions ITV (4.1.09) Solucions desenvolupades	Departament d'Empresa i Treball i Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural
■ ■ ■	Sensibilitzar en la millora de l'ocupació dels vehicles per tal de reduir el seu nombre a les ciutats i els desplaçaments innecessaris amb els consegüents efectes sobre la congestió del trànsit (4.1.10) Accions de sensibilització realitzades	SCT, ATM, ens locals i supralocals

4.2. La mobilitat com a servei (MaaS). Sistemes de transport intel·ligents i noves tecnologies per a la millora de la gestió i de la informació del trànsit. L'oportunitat dels nous operadors privats en els sistemes de gestió del trànsit

Un dels nous reptes que s'han d'afrontar en els propers anys és la incorporació de noves tecnologies en el camp de la mobilitat i com gestionar la seva integració en el model actual. Impulsar serveis de mobilitat integrats és clau per entendre la mobilitat a Catalunya com un sistema global, que proporcioni la informació més adient en cada cas i per a cada usuari, amb l'objectiu comú d'assolir entre tots una mobilitat més sostenible, saludable i segura.

Si les noves formes de mobilitat emergents han de tenir un paper clau en el futur, així com en el desenvolupament de noves tecnologies que permetin fer arribar més ràpidament tota la informació disponible en temps real, el paper de les administracions públiques és clau per donar accés a aquestes dades de mobilitat en un sistema obert.

El Pla ITS (Sistemes Intel·ligents de Transport) 2021-2023 elaborat per l'SCT forma part d'aquesta aposta ferma per a la contínua introducció i renovació dels instruments i equips tecnològics basats en la innovació per tal d'aprofitar l'impacte de les noves tecnologies a favor de la seguretat viària i la gestió de la mobilitat en temps real, la mobilitat com a servei i el vehicle autònom.

En concret, el Pla ITS 2021-2023, té com a objectius estratègics els següents:

- L'administració de la informació mantenint, garantint i oferint serveis d'informació en temps real
- La gestió intermodal a través del desenvolupament de sistemes i eines de gestió eficient del trànsit afavorint la connexió dels diferents sistemes i fomentant el transport segur i sostenible
- El desplegament de sistemes C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) amb l'adaptació al nou paradigma de la mobilitat marcat per la irrupció dels vehicles connectats i autònoms i la mobilitat com a servei

Les accions contingudes en el Pla ITS esmentat s'incorporen com a annex a el present Pla de seguretat viària 2021-2023, per la qual cosa no s'especifiquen aquí de forma detallada.

Per acabar, cal destacar la importància que els vehicles s'equipin amb sistemes d'ajuda a la conducció (ADAS) i, en especial, els vehicles pesants, per a la millora de la seguretat viària dels col·lectius vulnerables com són motoristes, ciclistes i vianants.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Promoure l'adaptació dels operadors de serveis de mobilitat a una mobilitat autònoma i connectada (4.2.01) Accions realitzades	SCT, Departament d'Empresa i Treball, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, operadors de serveis de mobilitat i empreses concessionàries de la via
■ ■ ■	Impulsar les plataformes integradores de serveis de mobilitat (4.2.02) Accions realitzades	SCT, Departament d'Empresa i Treball i operadors de serveis de mobilitat
■ ■	Actualitzar l'app del Servei Català de Trànsit (4.2.03) Nombre de millores introduïdes Nombre de visites a l'aplicació	SCT
■ ■ ■	Garantir i oferir als ciutadans serveis d'informació en temps real basats en sistemes ITS (4.2.04) Nombre de consultes efectuades	SCT
■ ■ ■	Implementar les accions previstes en el Pla ITS 21-23 (4.2.05) Grau d'implementació de les accions	SCT
■ ■ ■	Desplegament dels mitjans aeris integrals de l'SCT tant d'ala fixa com rotatòria (4.2.06) Nombre de mitjans aeris desplegats	SCT
■ ■ ■	Implementar mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit per a la millora de la seguretat viària i l'increment de la capacitat circulatòria (4.2.07) Nombre de nous km de vies amb mesures especials	SCT i DGP
■ ■ ■	Difondre la xarxa d'itineraris obligatoris per raons de seguretat dels vehicles que circulen amb mercaderies perilloses (4.2.08) Nombre de consultes fetes pels transportistes	SCT
■ ■ ■	Crear i difondre una xarxa d'itineraris idonis per raons de seguretat viària dels vehicles que circulen en règim de transport especial o en formació euromodular (4.2.09) Accions per a la creació de la xarxa d'itineraris i la seva difusió	SCT
■ ■ ■	Promoure sistemes d'ajudes a la conducció (ADAS) i el desenvolupament de noves tecnologies aplicades a la conducció per a la millora de la seguretat dels vianants (4.2.10) Accions de promoció realitzades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, sector de l'automoció i Applus+ IDIADA

4.3. Els reptes de la mobilitat autònoma i connectada

Durant el tres anys del període de vigència d'aquest Pla no s'hi encabeixen accions en aquest subeix.

4.4. La gestió del període de transició fins a assolir una mobilitat totalment automatitzada

El canvi cap a l'automatització de la mobilitat i el desenvolupament del vehicle autònom és un procés gradual, ara amb un desenvolupament molt incipient, que en un futur haurà de garantir una convivència segura entre els sistemes actuals i la implementació dels nous sistemes derivats de la mobilitat automatitzada.

Per assolir els objectius de forma segura cal fomentar la utilització d'espais per portar a terme proves pilot on fer assajos de vehicles autònoms i connectats, com el projecte Catalunya Living Lab. Paral·lelament, tenint en compte que la persona ha de continuar sent l'eix central de la mobilitat, cal treballar en l'acceptació psicosocial de les persones davant del canvi social que representa l'automatització de la mobilitat.

En definitiva, caldrà tenir en compte que per a la gestió del període de transició fins a assolir una mobilitat totalment automatitzada serà necessari un canvi de mentalitat a escala social que permeti integrar la mobilitat autònoma i connectada en la societat actual, sense esdevenir ni un problema de seguretat viària ni un problema d'exclusió social.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Impulsar la incorporació del vehicle autònom i connectat: Catalunya Living Lab (4.4.01) Nombre de proves realitzades	SCT, Departament d'Empresa i Treball, sector de l'automoció i Applus+ IDIADA
■ ■	Crear un grup de treball per dissenyar el procés de transició cap a la mobilitat autònoma i connectada (4.4.02) Creació del grup de treball	SCT, departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, titulars de la xarxa viària, sector de l'automoció i Applus+ IDIADA
■ ■	Gestionar i prendre mesures per evitar el risc d'exclusió de la gent gran o amb problemes d'accés a les tecnologies relatives al vehicle autònom i connectat (4.4.03) Accions realitzades	SCT, Federació d'Autoescoles de Catalunya, Applus+ IDIADA, associacions i entitats



EIX 5

Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat

Aquest eix pretén donar resposta als nous reptes que els sistemes intel·ligents de transport poden suposar per a les infraestructures. Per respondre a les noves necessitats de la conducció automatitzada i connectada caldrà adequar les vies amb l'equipament necessari que permeti connectar la infraestructura amb els vehicles.

També es vol promoure una xarxa accessible i compatible per a tothom, que tingui en compte el dret a la mobilitat segura dels col·lectius vulnerables mitjançant l'ordenació d'espais destinats a aquests col·lectius i optimitzar i homogeneïtzar la xarxa viària amb els sistemes intel·ligents de transport d'última generació.

En aquest eix, s'hi poden distingir dos subeixos, on s'inclouen les accions d'aquest Pla:

- El repte d'**adaptar la xarxa viària** als sistemes intel·ligents de transport i a una mobilitat autònoma i connectada
- El **disseny segur de les infraestructures**, amb dedicació específica d'espais als col·lectius vulnerables

5.1. El repte d'adaptar la xarxa viària als sistemes intel·ligents de transport i a una mobilitat autònoma i connectada

La futura mobilitat automatitzada i connectada presentarà una sèrie d'avantatges, però també reptes importants com l'adaptació de les infraestructures. Així, es presenta el desafiament de definir i desplegar el model d'infraestructures digitals habilitadores de la mobilitat del futur i del transport intel·ligent per tal d'identificar i desenvolupar les infraestructures que permetin la transformació digital de la mobilitat i definir el seu model de connectivitat i sensorització.

El Pla ITS 2021-2023 preveu accions per al desenvolupament de la sensorització de les xarxes de transport per a l'obtenció de dades en temps real per millorar-ne la gestió, que permetin, entre d'altres, evitar atropellaments, sinistres viaris o congestions.

Paral·lelament cal redefinir el model de manteniment de les infraestructures i establir els equipaments bàsics per què siguin aptes per a la mobilitat autònoma, dur a terme una estandardització de les condicions de la via (paviments, sistema de drenatge, materials intel·ligents, etc.) i buscar l'aplicació de nous materials avançats i sostenibles.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Promoure l'adaptació de les infraestructures a una mobilitat autònoma i connectada (5.1.01) Accions realitzades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, titulars de la xarxa viària, empreses concessionàries de la via i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Establir entorns controlats i segregats per a la conducció autònoma (5.1.02) Actuacions engegades (projecte o implantació)	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Departament d'Empresa i Treball, titulars de la xarxa viària, empreses concessionàries de la via i Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Promoure la recerca i aplicació de nous materials sostenibles per a les infraestructures (5.1.03) Accions desenvolupades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, universitats i entitats
■ ■ ■	Aprovar i implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya (5.1.04) Nombre d'actuacions realitzades	SCT
■ ■ ■	Implantar els programes inclosos en l'Eix estratègic d'explotació de la xarxa viària de la Generalitat (5.1.05) Nombre d'actuacions executades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
■ ■ ■	Implantar els programes inclosos en l'Eix estratègic de seguretat viària-Visió Zero de la xarxa viària de la Generalitat (5.1.06) Nombre d'actuacions executades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
■ ■ ■	Avaluació de la xarxa de carreteres de la Generalitat mitjançant la metodologia Star Rating d'Eurorap (5.1.07) Km de carreteres avaluats	SCT i Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

5.2. Disseny segur de les infraestructures, amb dedicació específica d'espais als col·lectius vulnerables

Un disseny segur de les infraestructures implica dotar de més seguretat els usuaris de la via, en especial les persones més vulnerables que es mouen amb modes de transport no motoritzats, i reduir l'accidentalitat viària. Cal que tingui present tots els sistemes de desplaçament, particularitzant les condicions de circulació segons l'accidentalitat o la capacitat ambiental i utilitzant la segregació física per protegir els diferents col·lectius quan sigui necessari.

Exemples concrets en serien l'establiment de carrils segregats per a autobús, ciclistes i motoristes, per tal de protegir aquests col·lectius i incrementar la seva seguretat; la millora de l'eficiència del transport públic amb accions com el desenvolupament de plataformes per al transport públic, o la creació d'una xarxa d'infraestructures ciclables en zona interurbana.

Un altre aspecte a valorar, especialment a l'hora de reduir la sinistralitat, és l'adaptació de les velocitats a nous criteris on es tinguin en compte els diferents tipus d'usuaris més habituals i es revisin els límits de velocitat en conseqüència, principalment en zona urbana i a les carreteres secundàries, d'acord amb les modificacions legislatives de reducció de la velocitat en zona urbana que s'estan implantant.

També s'ha de tenir en compte el fet que les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir amb facilitat a totes les infraestructures de mobilitat i al transport públic, establint criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat.

D'altra banda, cal revisar la senyalització vertical i horitzontal, així com mesures per contribuir a reduir el nombre d'accidents frontals i frontolaterals, amb accions com la implantació de carreteres 2+1.

El Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori fa anualment les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i auditories de seguretat viària dels projectes que redacta en relació amb les carreteres de la Generalitat i executa anualment el Pla d'inspeccions de seguretat viària de les carreteres de la Generalitat que ja estan en servei (en fase d'explotació i conservació).

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Definir i implantar el Pla 2+1 a la xarxa de carreteres de la Generalitat (5.2.01) Km de xarxa viària d'implantació del Pla	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i SCT
■ ■ ■	Fer el seguiment i l'avaluació del Pla d'implantació de separadors de fluxos de trànsit en carreteres convencionals de calçada única (5.2.02) Km de carreteres avaluats	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i SCT
■ ■ ■	Redactar i aprovar la transposició de la Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octubre de 2019 per la qual modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries (5.2.03) Redacció i aprovació de la transposició de la Directiva	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
■ ■ ■	Promoure les avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons la Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octubre de 2019 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries (5.2.04) % de km auditats respecte al total de xarxa viària Nombre i % de vies auditades per titular	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i diputacions
■ ■ ■	Realitzar avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària (5.2.05) % de km auditats Evolució del nombre de persones mortes i ferides greus en vies auditades	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
■ ■ ■	Executar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat i de la xarxa de la Diputació de Barcelona (5.2.06) Km de carreteres inspeccionats Nombre d'accidents greus i mortals	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, SCT i Diputació de Barcelona
■	Establir un disseny de segregació física per col·lectius vulnerables que porti seguretat a tots els usuaris de la via (5.2.07) Accions de segregació física implementades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Desenvolupar plataformes reservades per al transport públic (carrils bus i altres) (5.2.08) Nombre de plataformes establertes	SCT, Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, operadors dels serveis de transport, ens locals i supralocals

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■	Establir normativament uns criteris de disseny de la infraestructura de la xarxa ciclista (interurbana i urbana) (5.2.09) Establiment de les directrius normatives Km de xarxa ciclista adaptats	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals i titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	Estendre una xarxa interurbana de carrils bici i per a vianants que comuniqui diferents poblacions (5.2.10) Nombre de km de carrils bici i per a vianants nous	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, AMB, ens locals i supralocals i titulars de la xarxa viària
■ ■	Determinar, mitjançant el decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat (5.2.11) Accions de desplegament realitzades	SCT i Departament de Drets Socials
■ ■ ■	Potenciar la implementació del codi d'accessibilitat en trams urbans pel que fa a l'amplada de la vorera, pendents, etc. (5.2.12) Accions d'implementació realitzades	Departament de Drets Socials, diputacions i ajuntaments
■ ■	Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants (5.2.13) Accions de millora implementades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, DGP, diputacions i ajuntaments
■ ■ ■	Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura (5.2.14) Nombre d'estudis elaborats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, diputacions, Applus+ IDIADA i entitats



EIX 6

Desenvolupar l'estructura necessària per a la gestió del canvi

Aquest eix vol reforçar la col·laboració i coordinació entre les diferents administracions públiques (Administració de la Generalitat, ens locals i supralocals) en les polítiques de seguretat viària i de mobilitat, de tal manera que els aspectes fonamentals en l'àmbit de la mobilitat segura i sostenible s'abordini de manera coordinada. De fet, sense una aproximació transversal no serà possible crear un marc que permeti fer front als reptes de la mobilitat presents i futurs. També cal potenciar la col·laboració entre Administració i societat civil per reforçar les dinàmiques de participació social en les polítiques públiques.

D'altra banda, aquest eix pretén repensar l'estructura actual de l'autoritat del trànsit per abordar els nous reptes de mobilitat i seguretat viària en el futur i també l'estructura de les policies de trànsit i la gestió del creixement exponencial del sistema de sancions.

En aquest darrer eix, s'hi poden distingir cinc subeixos en els quals s'inclouen les accions d'aquest Pla:

- Les **polítiques públiques de mobilitat i seguretat viària**: repensar l'estructura necessària per abordar els nous reptes de la mobilitat
- Reforçar la **coordinació i col·laboració** amb les entitats supralocals i locals
- **Proposar un marc jurídic** per adaptar la mobilitat segura i sostenible al canvi cultural i de paradigma
- **Planificar les estratègies** de la mobilitat segura i sostenible
- Atenció a les **víctimes** d'accidents de trànsit

6.1. Les polítiques públiques de mobilitat i seguretat viària: repensar l'estructura necessària per abordar els nous reptes de la mobilitat

La nova estratègia de seguretat viària a Catalunya, articulada entorn al Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030, planteja repensar l'estructura de l'SCT amb l'objectiu d'abordar els nous reptes de la mobilitat segura i sostenible. L'objectiu final és establir polítiques transversals amb les quals aconseguir una mobilitat activa, saludable i sostenible, reforçar les polítiques de mobilitat segura i sostenible, la seguretat viària i la gestió del trànsit, i ser un referent en l'àmbit de les polítiques de mobilitat segura en l'àmbit urbà.

Per això, cal dotar el Servei Català de Trànsit de l'estructura i el dimensionament necessaris per poder exercir el lideratge en aquests àmbits.

S'ha d'analitzar, també, la distribució de competències entre les diferents administracions per millorar l'eficàcia i eficiència de les polítiques de mobilitat i seguretat viària, comptant en tot moment amb la participació del sector privat i el teixit associatiu.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Adquirir plenes competències en matèria de trànsit i seguretat viària a Catalunya (6.1.01) Accions realitzades	SCT
■ ■ ■	Realitzar projectes tècnics per a l'anàlisi i la millora de la seguretat viària (6.1.02) Nombre de projectes tècnics realitzats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Desenvolupar les accions del Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030, del Pla de seguretat viària i d'altres, mitjançant instruments de planificació (6.1.03) Edició anual del Programa d'activitats	SCT, membres de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV), departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, altres entitats públiques i privades i associacions
■ ■ ■	Promocionar l'adhesió al Pacte nacional per a la mobilitat segura i sostenible (PNMSS) 2021-2030 de les diferents administracions públiques i entitats públiques i privades (6.1.04) Nombre d'adhesions durant el trienni	SCT, departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, altres entitats públiques i privades i associacions
■ ■ ■	Impulsar el model formatiu de la Càtedra d'Educació i Formació Viàries (6.1.05) Accions desenvolupades amb aquest model	SCT, Càtedra d'Educació i Formació Viàries de la UAB i Col·legi Oficial de Psicologia de Catalunya

6.2. Reforçar la coordinació i col·laboració amb les entitats supralocals i locals

En la lluita per la reducció de l'accidentalitat, resulta cabdal que les diferents administracions públiques amb diferents competències sobre la matèria treballin de forma coordinada i col·laborant entre elles per tal de seguir avançant cap a un model de mobilitat segura i sostenible.

Les entitats supramunicipals han de tenir un paper clau en aquesta participació més gran en les polítiques de mobilitat, així com els municipis, els quals tenen un paper molt important en la presa de decisions de la mobilitat en l'àmbit local.

Es proposa crear un Consell de viles, ciutats i pobles per a la mobilitat segura i sostenible, d'intercanvi de bones pràctiques i d'experiències, amb els objectius següents:

- Promoure la mobilitat segura i sostenible com una política pública del municipi
- Incentivar el món local en funció dels bons resultats obtinguts
- Millorar la recollida d'informació sobre els accidents amb víctimes dels municipis
- Crear un comitè tècnic assessor en matèria de seguretat viària urbana

L'SCT haurà d'adquirir nous recursos per al funcionament tècnic d'aquest Consell per tal de disposar dels mitjans tècnics, materials i de recursos humans adients per poder portar-lo a terme.

A part, s'ha de continuar impulsant polítiques de mobilitat segura i sostenible a escala municipal, mitjançant, entre d'altres:

- Els plans locals de seguretat viària
- La incorporació de la seguretat viària als plans de mobilitat urbana i als plans de desplaçaments d'empresa
- La realització d'informes d'anàlisis d'accidentalitat en vies urbanes
- L'assessorament tècnic als municipis
- La gestió de les diferents formes de mobilitat

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Crear grups de treball per a la millora de la seguretat viària i la gestió del trànsit (6.2.01) Nombre de GT creats	SCT, departaments de la Generalitat, membres de la CCTSV, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Redactar plans locals de seguretat viària per a la millora de la seguretat viària en l'àmbit urbà (6.2.02) Nombre de plans anuals redactats	SCT i ajuntaments
■ ■ ■	Redactar treballs tècnics de seguretat viària per tal d'incidir en una problemàtica específica de seguretat viària als municipis (6.2.03) Nombre de treballs anuals redactats	SCT i ajuntaments
■ ■ ■	Assessorar els municipis en matèria de seguretat viària i mobilitat sostenible (6.2.04) Nombre de consultes efectuades pels municipis	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i ens locals i supralocals
■ ■	Crear un Consell de viles, ciutats i pobles per a la mobilitat segura i sostenible per a l'intercanvi de bones pràctiques i propostes (6.2.05) Accions per a la creació del Consell	SCT, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural i ajuntaments

6.3. Proposar un marc jurídic per adaptar la mobilitat segura i sostenible al canvi cultural i de paradigma

La societat en general i en especial les administracions públiques han d'abordar molts dels aspectes que plantejarà el canvi cap a la sostenibilitat en les pautes de mobilitat i la nova mobilitat automatitzada i connectada. Per això, caldrà replantejar alguns aspectes legals, de responsabilitat en cas d'accident, de seguretat informàtica, de regulació de noves tecnologies, i alhora formular propostes legals que tinguin en compte no només els vehicles de motor, sinó també totes les formes de mobilitat, la mobilitat com a servei, la mobilitat compartida i els canvis en la distribució de mercaderies.

Per això, és important establir les modificacions legislatives pertinents que donin resposta als nous reptes i oportunitats del nou paradigma en la mobilitat que es perfila.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Proposar reformes en la legislació viària i en àmbits legals relacionats amb els sinistres viaris i la seguretat viària (6.3.01) Elaboració i presentació de les reformes proposades	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, membres de la CCTSV, altres entitats i associacions
■ ■	Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors/res reincidents (administratius o penals) (6.3.02) Modificacions normatives impulsades	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■	Presentar propostes legals en relació amb la bicicleta per tal de millorar-ne la seguretat (6.3.03) Elaboració i presentació de les propostes	SCT, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Elaborar propostes legals per prevenir els efectes negatius de l'ús del tabac en els vehicles (6.3.04) Elaboració i presentació de les reformes proposades	Departament de Salut
■ ■ ■	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat (6.3.05) Estudis realitzats	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Promoure el desenvolupament d'una legislació específica per a la regulació de la senyalització per a motoristes (6.3.06) Accions realitzades	SCT
■ ■	Promoure el desplegament legislatiu per a la circulació de vehicles autònoms a la via pública (6.3.07) Accions realitzades	SCT i Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

6.4. Planificar les estratègies de la mobilitat segura i sostenible

Cal continuar planificant les diferents actuacions de la mobilitat segura i sostenible mitjançant els plans triennals de seguretat viària, involucrant les diferents institucions públic-privades en la promoció, difusió i planificació de la mobilitat segura i sostenible.

Una tasca fonamental que s'ha de portar a terme en l'àmbit de la planificació de les polítiques públiques és l'avaluació dels diferents plans implementats. Durant el trienni que engloba aquest Pla s'avaluarà el Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya (PESVC) 2014-2020 amb una anàlisi de l'acompliment dels objectius proposats, així com una avaluació dels eixos, línies estratègiques i projectes tractors establerts i dels indicadors que es despleguen.

També és important potenciar òrgans de participació i consulta com la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i els grups de treball que en depenen per tractar temàtiques específiques que requereixin una planificació i gestió concretes, així com la participació en les diferents comissions interdepartamentals existents.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	Liderar, coordinar i difondre el Pla de seguretat viària 2021-2023 i definir els objectius i continguts generals del Pla de seguretat viària 2024-2026 (6.4.01) Elaboració del Programa d'activitats anual Grau d'acompliment del PSV 2021-2023 Elaboració del PSV 2024-2026	SCT i Departament d'Interior
■ ■ ■	Establir indicadors de seguiment en els instruments de planificació per tal de comprovar l'acompliment dels objectius establerts (6.4.02) Establiment d'un sistema d'indicadors d'avaluació	SCT
■ ■ ■	Fer l'avaluació dels objectius i línies estratègiques del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 (6.4.03) Elaboració i presentació del document d'avaluació	SCT
■ ■ ■	Establir objectius de seguretat viària en els plans d'actuació de cada Administració pública i de la resta d'institucions implicades, i fer el seguiment dels compromisos (6.4.04) Accions de seguiment i coordinació realitzades	SCT, departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i entitats
■ ■ ■	Impulsar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, així com els grups de treball que en depenen, i participar-hi (6.4.05) Nombre de reunions anuals de la CCTSV i dels GT	SCT i membres de la CCTSV
■ ■	Crear una Comissió Tècnica de la Bicicleta vinculada a la Mesa de la Bicicleta (6.4.06) Creació de la Comissió Tècnica	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, entitats i associacions
■ ■ ■	Participar en diferents comissions interdepartamentals relacionades amb el trànsit i la millora de la seguretat viària (6.4.07) Nombre de reunions realitzades	SCT, Departament d'Empresa i Treball (ICSSL), Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i entitats
■ ■ ■	Participar en esdeveniments i jornades organitzats per entitats públiques i privades (6.4.08) Nombre de jornades i esdeveniments on s'ha participat	SCT, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, altres departaments de la Generalitat, ens locals i supralocals, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i altres entitats públiques i privades
■ ■ ■	Participar en diferents grups de treball estatals i internacionals relacionats amb la seguretat viària (6.4.09) Nombre de GT en els quals s'ha participat	SCT i Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

6.5. Atenció a les víctimes d'accidents de trànsit

Malgrat la feina de prevenció, les millores en les infraestructures i l'arribada del vehicle autònom, caldrà continuar prestant atenció al conjunt de les víctimes de sinistres viaris. Cal continuar millorant l'atenció post sinistre a les víctimes ampliant els serveis que ofereix el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes d'Accidents de Trànsit (SIAVT).

És necessari continuar col·laborant amb les entitats i associacions de víctimes en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària i fer un esforç clar per millorar l'atenció psicològica immediata a les víctimes de sinistres viaris.

D'altra banda, es vol ampliar l'atenció a les víctimes que pateixen seqüeles molt greus com a conseqüència d'un sinistre viari, és a dir, a les víctimes directes vives pel que fa referència a les prestacions i atencions a rebre en els primers moments.

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Potenciar els serveis que ofereix el SIAVT per convertir-se en un servei més proactiu en l'atenció a les víctimes dels sinistres viaris (6.5.01)</p> <p>Nombre de consultes de víctimes efectuades</p>	SCT, DGP, ens locals i supralocals i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	<p>Ampliar l'atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i també en els accidents amb ferits greus on hi hagi menors de 18 anys (6.5.02)</p> <p>Nombre d'actuacions realitzades</p>	SCT, SEM i associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	<p>Ampliar els serveis d'atenció a les víctimes ferides amb seqüeles greus dels sinistres viaris (6.5.03)</p> <p>Nombre d'activitats realitzades</p>	SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i entitats públiques i privades
■ ■ ■	<p>Col·laborar en actes, jornades i esdeveniments relacionats amb la seguretat viària i coorganitzar-los, conjuntament amb les associacions de víctimes d'accidents de trànsit (6.5.04)</p> <p>Nombre d'activitats realitzades</p>	SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit i entitats públiques i privades

ACCIONS DEL PSV ORDENADES PER TEMÀTIQUES

Aquestes accions desenvolupades tenen un impacte directe sobre un seguit de temàtiques destacades, ordenades en funció dels principals factors i grups de risc sobre els quals incideixen. Es presenten agrupades segons el següent ordre:

1. Vianants



Codi eix-subeix	Acció
1.1.02	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats
1.1.03	Promoure modes de convivència entre ciclistes, conductors/res d'automòbils, motoristes, usuaris de vehicles de mobilitat personal i vianants
1.1.10	Promoure les activitats de promoció del transport actiu en el marc del PINSAP (Pla interdepartamental i intersectorial de salut pública) i donar-hi suport
1.1.11	Elaborar materials de suport al Consell sanitari per a la promoció del transport actiu, la seguretat viària i la prevenció de lesions de trànsit
1.4.01	Incrementar l'espai destinat als vianants i reduir l'espai públic destinat al vehicle de motor en zona urbana
1.4.02	Col·laborar amb els ajuntaments per a l'extensió de zones de vianants i zones 30 en els nuclis urbans mitjançant la realització de treballs tècnics de pacificació del trànsit
1.4.06	Establir una regulació semafòrica favorable al transport públic i a la mobilitat en bicicleta i a peu en detriment del vehicle privat
2.2.01	Instaurar mesures de reducció de la velocitat en entorns urbans, travesseres i zones periurbanes
2.2.02	Revisar la configuració dels passos de vianants per tal de millorar-ne les condicions de seguretat
2.2.03	Adequar la senyalització específica destinada als vianants
2.2.04	Incrementar les campanyes de prevenció i control de les conductes de risc per a la protecció dels vianants
2.2.05	Incorporar sistemes de videovigilància (ITS) a les vies per protegir els vianants, especialment en els municipis que no tenen policia local
2.2.06	Establir itineraris segurs per a vianants en recorreguts interurbans
3.2.10	Promoure camins escolars segurs i sostenibles
3.2.11	Elaborar un dossier tècnic sobre entorns escolars i l'accés a aquests entorns
4.2.10	Promoure sistemes d'ajudes a la conducció (ADAS) i el desenvolupament de noves tecnologies aplicades a la conducció per a la millora de la seguretat dels vianants
5.2.07	Establir un disseny de segregació física per col·lectius vulnerables que aporti seguretat a tots els usuaris de la via
5.2.10	Estendre una xarxa interurbana de carrils bici i per a vianants que comuniqui diferents poblacions
5.2.11	Determinar, mitjançant el decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat
5.2.12	Potenciar la implementació del codi d'accessibilitat en trams urbans pel que fa a l'amplada de la vorera, pendents, etc.
6.3.05	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat



2. Ciclistes i VMP

Codi eix-subeix	Acció
1.1.01	Promocionar la mobilitat en bicicleta i l'ús de carrils bici segurs
1.1.02	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats
1.1.03	Promoure modes de convivència entre ciclistes, conductors/res d'automòbils, motoristes, usuaris de vehicles de mobilitat personal i vianants
1.1.08	Crear places d'aparcament d'alta capacitat per a bicicletes a les estacions de transport públic
1.3.01	Elaborar un dossier tècnic de recomanacions per a la circulació segura dels vehicles de mobilitat personal (VMP)
1.3.02	Fomentar activitats formatives sobre l'ús dels VMP
1.4.06	Establir una regulació semafòrica favorable al transport públic i a la mobilitat en bicicleta i a peu en detriment del vehicle privat
2.1.09	Incorporar els VMP a la base de dades d'accidentalitat
2.3.01	Participar en la Mesa de la Bicicleta i en la Comissió Tècnica
2.3.02	Col·laborar en la difusió de la bicicleta mitjançant actes i esdeveniments nacionals i internacionals
2.3.03	Donar suport tècnic als municipis per al disseny i execució d'infraestructures ciclables i per a la promoció de l'ús segur de la bicicleta
2.3.04	Donar continuïtat a les xarxes de vies ciclistes en entorns urbans i millorar la seguretat dels carrils bici
2.3.05	Actualitzar el <i>Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya</i> incorporant-hi recomanacions per a la xarxa viària urbana
2.3.06	Promocionar la visibilitat dels ciclistes
2.3.07	Elaborar un informe anual de seguiment per analitzar l'accidentalitat dels ciclistes i fer recomanacions de millora
2.3.08	Desenvolupar estudis i recopilar dades sobre persones vulnerables usuàries de la via en l'àmbit urbà i interurbà
2.3.09	Analitzar i definir el Pla d'actuacions de carreteres compartides, fer-ne el seguiment i participar en el Grup de treball
2.3.10	Elaborar el Pla d'aforaments de ciclistes de la xarxa viària aprofitant aplicacions mòbils
2.3.11	Realitzar campanyes i actes per promocionar la bicicleta en l'àmbit quotidià adreçats a diferents grups d'usuaris i col·lectius professionals
3.2.06	Educar per a una mobilitat segura, sostenible i saludable mitjançant activitats pràctiques als centres educatius i en el lleure, i estudiar i, si s'escau, ampliar les activitats incloent-hi formació sobre les noves formes de mobilitat
3.4.06	Incorporar als cursos de formació de formadors/res continguts relatius als vehicles de mobilitat personal i altres mitjans de transport sostenible, així com continguts referents a la conducció eficient i l'ús de les noves tecnologies aplicades
5.2.07	Establir un disseny de segregació física per col·lectius vulnerables que aporti seguretat a tots els usuaris de la via
5.2.09	Establir normativament uns criteris de disseny de la infraestructura de la xarxa ciclista (interurbana i urbana)
5.2.10	Estendre una xarxa interurbana de carrils bici i per a vianants que comuniqui diferents poblacions
6.3.03	Presentar propostes legals en relació amb la bicicleta per tal de millorar-ne la seguretat



Codi eix-subeix	Acció
6.3.05	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat
6.4.06	Crear una Comissió Tècnica de la Bicicleta vinculada a la Mesa de la Bicicleta

3. Motoristes

Codi eix- subeix	Acció
1.1.03	Promoure modes de convivència entre ciclistes, conductors/res d'automòbils, motoristes, usuaris de vehicles de mobilitat personal i vianants
1.4.05	Promoure l'estacionament a la calçada de les motocicletes i ciclomotors i treure el seu estacionament de les voreres
2.4.01	Continuar desplegant el programa de la Formació 3.0 en carreteres obertes i fer difusió de la formació
2.4.02	Dissenyar i potenciar la formació als motoristes que fan desplaçaments per mobilitat obligada
2.4.03	Analitzar les condicions, l'experiència i els requisits que es requereixen per conduir motocicletes de les diferents categories
2.4.04	Analitzar l'accidentalitat dels motoristes des del vessant de la infraestructura
2.4.05	Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motoristes
2.4.06	Adaptar la infraestructura viària als motoristes amb la implantació de senyalització horitzontal i vertical específica que millori la seva protecció, sobretot en aquells trams d'intensitat mitjana més elevada o de risc més elevat
2.4.07	Expandir l'experiència de senyalització específica del traçat de revolts perillosos per a motoristes
2.4.08	Estudiar, analitzar i promoure la segregació de motocicletes als accessos a grans ciutats
2.4.09	Investigar les pautes de mobilitat dels motoristes per tal d'analitzar-ne l'accidentalitat i millorar-ne la seguretat
2.4.10	Estudiar l'obligatorietat d'elements de seguretat activa i passiva per millorar la protecció dels motoristes
2.4.11	Desenvolupar i desplegar noves formes coercitives per tal de disminuir l'accidentalitat dels motoristes
2.4.12	Realitzar campanyes de control integral de les conductes dels motoristes i de les condicions de les motocicletes i ciclomotors (controls PREMOT)
5.2.07	Establir un disseny de segregació física per col·lectius vulnerables que aporti seguretat a tots els usuaris de la via
6.3.05	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat
6.3.06	Promoure el desenvolupament d'una legislació específica per a la regulació de la senyalització per a motoristes



4. Gent gran

Codi eix- subeix	Acció
2.5.01	Analitzar les eines d'avaluació de les funcions cognitives relacionades amb una conducció segura i donar-hi suport
2.5.02	Avançar en la millora de la comunicació entre autoritats de trànsit i sanitàries per tal de donar la resposta més adaptada possible a les necessitats dels diferents grups de risc, respectant la privacitat de les seves dades personals
2.5.03	Millorar la senyalització viària d'aquells entorns amb més concentració de gent gran
2.5.04	Sensibilitzar la població sobre els riscos que pateixen les persones grans en la mobilitat i potenciar l'actualització de coneixements i destreses de les persones que condueixen
3.3.02	Realitzar programes de formació intergeneracional en seguretat viària
3.5.01	Analitzar els casos en què es detectin deficiències d'aptituds psicofísiques en conductors/res que tenen el permís de conduir vigent
4.4.03	Gestionar i prendre mesures per evitar el risc d'exclusió de la gent gran o amb problemes d'accés a les tecnologies relatives al vehicle autònom i connectat
6.3.05	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat

5. Mobilitat segura i sostenible



Codi eix- subeix	Acció
1.1.04	Millorar la gestió del transport de mercaderies en zona urbana i la distribució del comerç d'últim quilòmetre
1.1.05	Fomentar els plans de desplaçaments d'empresa i l'ús de modes de transport sostenibles en la mobilitat laboral
1.1.06	Promoure l'ús del transport públic respecte al transport privat
1.1.07	Potenciar el transport públic a demanda flexibilitzant horaris i freqüències, sobretot per facilitar el trasllat als centres de treball i polígons industrials
1.1.09	Augmentar els punts d'aparcament d'enllaç (park&ride), d'estacionament de vehicles privats en punts estratègics al voltant de les ciutats
1.1.10	Promoure les activitats de promoció del transport actiu en el marc del PINSAP (Pla interdepartamental i intersectorial de salut pública) i donar-hi suport
1.1.11	Elaborar materials de suport al Consell sanitari per a la promoció del transport actiu, la seguretat viària i la prevenció de lesions de trànsit
1.2.01	Estendre les zones de baixes emissions (ZBE)
1.2.02	Participar en els grups de treball de seguiment de les ZBE
1.2.03	Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària
1.2.04	Potenciar el vehicle elèctric i aquells que utilitzin energia de fonts renovables com a alternativa als combustibles fòssils
1.3.03	Fer difusió dels serveis de mobilitat compartida mitjançant els plans de mobilitat i els plans de desplaçaments d'empresa
1.4.02	Col·laborar amb els ajuntaments per a l'extensió de zones de vianants i zones 30 en els nuclis urbans mitjançant la realització de treballs tècnics de pacificació del trànsit
1.4.03	Promoure itineraris saludables de proximitat per fomentar la mobilitat activa
1.4.04	Reduir les places d'aparcament destinades als vehicles a motor al centre de les ciutats

Codi eix- subeix	Acció
1.4.06	Establir una regulació semafòrica favorable al transport públic i a la mobilitat en bicicleta i a peu en detriment del vehicle privat
3.2.10	Promoure camins escolars segurs i sostenibles
3.2.12	Incentivar l'ús de mitjans de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables a les escoles
3.6.04	Potenciar el canvi de flotes de vehicles a les empreses per tal de disposar d'una flota més sostenible i menys contaminant
3.6.05	Promoure l'ús del vehicle compartit i del transport col·lectiu en els desplaçaments als llocs de treball
4.1.02	Crear un grup de treball per dissenyar la transició cap a la mobilitat elèctrica
4.1.03	Crear una xarxa d'infraestructures habilitades per al vehicle elèctric amb l'extensió de punts de càrrega i electrolineres al llarg de tot el territori
4.1.05	Impulsar la multimodalitat, especialment els modes energèticament més eficients
4.1.08	Controlar les emissions dels vehicles mitjançant l'ús de sistemes OBD a l'ITV
4.1.09	Desenvolupar solucions per mesurar òxids de nitrogen i micropartícules a les estacions ITV
4.1.10	Sensibilitzar en la millora de l'ocupació dels vehicles per tal de reduir el seu nombre a les ciutats i els desplaçaments innecessaris amb els consegüents efectes sobre la congestió del trànsit
5.1.03	Promoure la recerca i aplicació de nous materials sostenibles per a les infraestructures
5.2.08	Desenvolupar plataformes reservades per al transport públic (carrils bus i altres)
5.2.10	Estendre una xarxa interurbana de carrils bici i per a vianants que comuniqui diferents poblacions
6.2.04	Assessorar els municipis en matèria de seguretat viària i mobilitat sostenible
6.2.05	Crear un Consell de viles, ciutats i pobles per a la mobilitat segura i sostenible

6. Factors de risc: alcohol i altres drogues, velocitat i distraccions

Codi eix-subeix	Acció
2.1.12	Desenvolupar el Pla integral contra la velocitat excessiva que permeti la gestió d'aquestes conductes de risc
2.1.13	Estendre el control de la velocitat mitjana per trams
2.1.14	Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat
2.1.15	Revisar els límits de velocitat màxima permesos a la xarxa viària per tal d'adaptar-los a les característiques de les vies i a la millora de la seguretat viària
2.1.20	Combatre les infraccions contra la seguretat viària
2.1.21	Realitzar campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva
2.1.22	Estudiar una modificació dels límits d'alcoholèmia permesos per avançar cap a l'establiment d'una taxa 0,0 %
2.1.23	Realitzar controls aleatoris d'alcohol, altres drogues i psicofàrmacs
2.1.24	Fer campanyes de vigilància i control sobre el consum d'alcohol i altres drogues
2.1.25	Realitzar campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs



Codi eix-subeix	Acció
2.1.26	Desenvolupar projectes de recerca clínica sobre els efectes dels accidents
2.1.27	Incrementar les accions de prevenció i control sobre l'ús del mòbil en la conducció i les distraccions
2.1.28	Efectuar campanyes d'inspecció del transport de mercaderies i de viatgers relacionades amb el temps de conducció, de descans dels conductors/res i del control del pes dels vehicles
2.1.30	Implementar nous sistemes de videovigilància intel·ligents, per a la millora de la gestió i la informació del trànsit i el control de les infraccions
2.1.31	Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària
2.1.32	Fer una millora contínua del procediment sancionador
2.1.33	Revisar les sancions de determinades conductes de risc i proposar-ne modificacions
2.2.04	Incrementar les campanyes de prevenció i control de les conductes de risc per a la protecció dels vianants
2.4.11	Desenvolupar i desplegar noves formes coercitives per tal de disminuir l'accidentalitat dels motoristes
3.3.06	Impulsar campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals
3.4.01	Sensibilitzar sobre els riscos del consum d'alcohol, d'altres drogues i medicaments i sobre les distraccions fruit de l'ús del telèfon mòbil en la conducció

7. Tractament de dades d'accidentalitat

Codi eix- subeix	Acció
2.1.01	Analitzar i millorar les bases de dades d'accidents de trànsit i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una informació més completa
2.1.02	Reforçar la coordinació amb les policies de trànsit per millorar els sistemes d'informació dels accidents
2.1.04	Ampliar el sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana
2.1.05	Implementar els mètodes necessaris per aconseguir la coordenada geogràfica dels accidents atesos per les policies de Catalunya
2.1.06	Incorporar el codi de tres xifres per tipus d'accident per aconseguir una anàlisi més acurada de les causes d'accidentalitat
2.1.07	Executar el procediment d'anàlisi sistemàtica dels accidents greus i mortals de la xarxa viària
2.1.08	Crear la base de dades d'accidents reconstruïts
2.1.09	Incorporar els VMP a la base de dades d'accidentalitat
2.1.10	Incorporar la perspectiva de gènere en l'estudi dels accidents i de les conductes de risc en la conducció
2.1.14	Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat
2.1.17	Estudiar l'accidentalitat per col·lisió frontal
2.1.18	Estudiar la casuística de l'accidentalitat produïda per la irrupció d'animals a la via
2.1.19	Estudiar l'accidentalitat amb víctimes a les carreteres de Catalunya
2.3.07	Elaborar un informe anual de seguiment per analitzar l'accidentalitat dels ciclistes i fer recomanacions de millora
2.3.08	Desenvolupar estudis i recopilar dades sobre persones vulnerables usuàries de la via en l'àmbit urbà i interurbà



Codi eix- subeix	Acció
2.4.04	Analitzar l'accidentalitat dels motoristes des del vessant de la infraestructura
2.4.09	Investigar les pautes de mobilitat dels motoristes per tal d'analitzar-ne l'accidentalitat i millorar-ne la seguretat
3.6.01	Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit
3.6.02	Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit a partir de l'intercanvi d'informació sobre accidents de trànsit i accidents laborals (fase 2)

8. Educació per a la mobilitat segura i sostenible

Codi eix- subeix	Acció
1.3.02	Fomentar activitats formatives sobre l'ús dels VMP
3.2.01	Desplegar juntament amb el Departament d'Educació l'educació per a la mobilitat segura, sostenible i saludable
3.2.02	Promocionar les intervencions d'educació per a la mobilitat segura, sostenible i saludable en el marc d'un model competencial i donar-hi suport
3.2.03	Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat sostenible als centres educatius
3.2.04	Col·laborar amb entitats públiques i privades que participen en l'educació per a la mobilitat segura i sostenible i la impulsen
3.2.05	Fer el seguiment, avaluació i propostes d'intervencions en centres educatius (parcs d'educació viària, "Game Over", campanyes específiques, etc.)
3.2.06	Educar per a una mobilitat segura, sostenible i saludable mitjançant activitats pràctiques als centres educatius i en el lleure, i estudiar i, si s'escau, ampliar les activitats incloent-hi formació sobre les noves formes de mobilitat
3.2.07	Fer educació per a la mobilitat segura i sostenible als centres escolars
3.2.08	Col·laborar en l'elaboració i posterior difusió d'un manifest en defensa d'una mobilitat escolar activa, segura i sostenible
3.2.09	Valorar la designació d'una figura de referència en matèria de mobilitat als centres educatius a partir de les experiències pilot en el territori
3.2.10	Promoure camins escolars segurs i sostenibles
3.2.11	Elaborar un dossier tècnic sobre entorns escolars i l'accés a aquests entorns
3.2.12	Incentivar l'ús de mitjans de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables a les escoles
6.1.05	Impulsar el model formatiu de la Càtedra d'Educació i Formació Viàries

9. Formació de conductors i conductores

Codi eix- subeix	Acció
3.3.01	Promoure la sensibilització i informació sobre medicaments i conducció en l'àmbit dels centres de reconeixement de conductors i en l'àmbit sanitari
3.4.01	Sensibilitzar sobre els riscos del consum d'alcohol, d'altres drogues i medicaments i sobre les distraccions fruit de l'ús del telèfon mòbil en la conducció
3.4.02	Proposar millores per a la formació dels conductors/res
3.4.03	Facilitar recursos per a la millora de la formació dels conductors/res
3.4.04	Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors/res



Codi eix- subeix	Acció
3.4.05	Formar el personal professional: professors/res de formació viària i directors/res d'escoles de conducció
3.4.06	Incorporar als cursos de formació de formadors/res continguts relatius als vehicles de mobilitat personal i altres mitjans de transport sostenible, així com continguts referents a la conducció eficient i l'ús de les noves tecnologies aplicades
3.4.07	Incloure els coneixements de perspectiva de gènere i de diferències culturals en la formació del professorat de les autoescoles
3.4.08	Desenvolupar el currículum de tècnic/a superior en formació per a la mobilitat segura i sostenible
3.5.01	Analitzar els casos en què es detectin deficiències d'aptituds psicofísiques en conductors/res que tenen el permís de conduir vigent
6.1.05	Impulsar el model formatiu de la Càtedra d'Educació i Formació Viàries

10. Conductors i conductores reincidents

Codi eix- subeix	Acció
2.1.22	Estudiar una modificació dels límits d'alcoholèmia permesos per avançar cap a l'establiment d'una taxa 0,0 %
2.1.33	Revisar les sancions de determinades conductes de risc i proposar-ne modificacions
3.5.02	Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viàries i avaluar-ne el procediment i els resultats
3.5.03	Formar el personal professional i els testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts
3.5.04	Estudiar la possibilitat de realitzar cursos de formació en substitució de l'establiment de sancions econòmiques per a determinats tipus d'infraccions
3.5.05	Proposar l'aplicació de mesures per a conductors/res reincidents i multireincidents
3.5.06	Analitzar la incidència del sistema de punts en les infraccions comeses pels conductors/res
6.3.02	Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors/res reincidents (administratius o penals)





11. Sensibilització i comunicació

Codi eix- subeix	Acció
2.1.25	Realitzar campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs
2.3.11	Realitzar campanyes i actes per promocionar la bicicleta en l'àmbit quotidià adreçats a diferents grups d'usuaris i col·lectius professionals
2.5.04	Sensibilitzar la població sobre els riscos que pateixen les persones grans en la mobilitat i potenciar l'actualització de coneixements i destreses de les persones que condueixen
3.1.01	Participar en campanyes de seguretat viària
3.1.02	Realitzar campanyes de promoció de la conducció col·laborativa davant la conducció competitiva
3.1.03	Dur a terme accions publicitàries de seguretat viària a les xarxes socials
3.1.04	Potenciar la redacció del blog InfoTrànsit
3.3.01	Promoure la sensibilització i informació sobre medicaments i conducció en l'àmbit dels centres de reconeixement de conductors/res i en l'àmbit sanitari
3.3.02	Realitzar programes de formació intergeneracional en seguretat viària
3.3.03	Dur a terme accions per difondre bones pràctiques i informació sobre el compliment de la normativa adreçada a empreses, persones interessades i associacions representatives del sector de transport de mercaderies i de viatgers
3.3.06	Impulsar campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals
3.3.07	Fer campanyes de sensibilització per fomentar l'autoprotecció davant els riscos naturals adreçades a conductors/res i en cas de situacions de risc i crisis per fenòmens meteorològics (nevades, ventades, inundacions, etc.) i risc d'incendis forestals
3.4.01	Sensibilitzar sobre els riscos del consum d'alcohol, d'altres drogues i medicaments i sobre les distraccions fruit de l'ús del telèfon mòbil en la conducció
3.5.02	Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viàries i avaluar-ne el procediment i els resultats
3.6.14	Realitzar campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos en els desplaçaments laborals
3.6.15	Actualitzar la informació de la pàgina web del Departament d'Empresa i Treball dedicada específicament a la seguretat laboral viària
4.1.10	Sensibilitzar en la millora de l'ocupació dels vehicles per tal de reduir el seu nombre a les ciutats i els desplaçaments innecessaris amb els consegüents efectes sobre la congestió del trànsit
6.4.08	Participar en esdeveniments i jornades organitzats per entitats públiques i privades
6.5.04	Col·laborar en actes, jornades i esdeveniments relacionats amb la seguretat viària i coorganitzar-los, conjuntament amb les associacions de víctimes d'accidents de trànsit

12. Atenció a les víctimes de sinistres viaris



Codi eix- subeix	Acció
6.5.01	Potenciar els serveis que ofereix el SIAVT per convertir-se en un servei més proactiu en l'atenció a les víctimes dels sinistres viaris
6.5.02	Ampliar l'atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i també en els accidents amb ferits greus on hi hagi menors de 18 anys
6.5.03	Ampliació dels serveis d'atenció a les víctimes ferides amb seqüeles greus dels sinistres viaris
6.5.04	Col·laborar en actes, jornades i esdeveniments relacionats amb la seguretat viària i coorganitzar-los, conjuntament amb les associacions de víctimes d'accidents de trànsit

13. Seguretat laboral viària



Codi eix- subeix	Acció
1.1.05	Fomentar els plans de desplaçaments d'empresa i l'ús de modes de transport sostenibles en la mobilitat laboral
1.1.07	Potenciar el transport públic a demanda flexibilitzant horaris i freqüències, sobretot per facilitar el trasllat als centres de treball i polígons industrials
1.3.03	Fer difusió dels serveis de mobilitat compartida mitjançant els plans de mobilitat i els plans de desplaçaments d'empresa
3.3.03	Dur a terme accions per difondre bones pràctiques i informació sobre el compliment de la normativa adreçada a empreses, persones interessades i associacions representatives del sector de transport de mercaderies i de viatgers
3.3.05	Promoure les accions del Grup de treball del sector del transport i del sector logístic
3.6.01	Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit
3.6.02	Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit a partir de l'intercanvi d'informació sobre accidents de trànsit i accidents laborals (fase 2)
3.6.03	Analitzar els canvis en la mobilitat amb la implantació del teletreball
3.6.04	Potenciar el canvi de flotes de vehicles a les empreses per tal de disposar d'una flota més sostenible i menys contaminant
3.6.05	Promoure l'ús del vehicle compartit i del transport col·lectiu en els desplaçaments als llocs de treball
3.6.06	Fer propostes per incorporar la seguretat laboral viària en els plans de prevenció de riscos laborals i donar suport a les empreses per fer-ho
3.6.07	Formar el personal tècnic de prevenció de riscos laborals en matèria de seguretat viària
3.6.08	Promoure i aportar recursos pedagògics per a la informació i formació en seguretat laboral viària adreçada als treballadors/res i a les empreses
3.6.09	Elaborar material informatiu/formatiu en seguretat laboral viària per a treballadors/res i empreses. Elaboració de guies.
3.6.10	Dissenyar i realitzar cursos a distància de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res
3.6.11	Fer cursos presencials de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res
3.6.12	Fer cursos de seguretat viària (presencials i a distància) a l'entorn laboral adreçats a treballadors/res de l'Administració
3.6.13	Dur a terme el seminari de Com organitzar desplaçaments per raons de feina segurs en els diferents territoris

Codi eix- subeix	Acció
3.6.14	Realitzar campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos en els desplaçaments laborals
3.6.15	Actualitzar la informació de la pàgina web del Departament d'Empresa i Treball dedicada específicament a la seguretat laboral viària
3.6.16	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per a la millora de la seguretat viària en polígons industrials

14. Vehicles eficients i segurs



Codi eix- subeix	Acció
1.2.04	Potenciar el vehicle elèctric i aquells que utilitzin energia de fonts renovables com a alternativa als combustibles fòssils
2.4.10	Estudiar l'obligatorietat d'elements de seguretat activa i passiva per millorar la protecció dels motoristes
3.4.06	Incorporar als cursos de formació de formadors/res continguts relatius als vehicles de mobilitat personal i altres mitjans de transport sostenible, així com continguts referents a la conducció eficient i l'ús de les noves tecnologies aplicades
3.6.04	Potenciar el canvi de flotes de vehicles a les empreses per tal de disposar d'una flota més sostenible i menys contaminant
4.1.02	Crear un grup de treball per dissenyar la transició cap a la mobilitat elèctrica
4.1.03	Crear una xarxa d'infraestructures habilitades per al vehicle elèctric amb l'extensió de punts de càrrega i electrolineres al llarg de tot el territori
4.1.04	Promoure la instal·lació de dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie
4.1.05	Impulsar la multimodalitat, especialment els modes energèticament més eficients
4.1.06	Reduir al màxim l'absentisme en l'ITV impulsant noves campanyes amb els establiments autoritzats
4.1.07	Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles (ITV)
4.1.08	Controlar les emissions dels vehicles mitjançant l'ús de sistemes OBD a l'ITV
4.1.09	Desenvolupar solucions per mesurar òxids de nitrogen i micropartícules a les estacions ITV
4.2.10	Promoure sistemes d'ajudes a la conducció (ADAS) i el desenvolupament de noves tecnologies aplicades a la conducció per a la millora de la seguretat dels vianants

15. Infraestructures viàries



Codi eix- subeix	Acció
1.4.08	Realitzar estudis tècnics per millorar la seguretat viària a les travesseres
1.4.09	Abordar les problemàtiques existents a les travesseres a través d'una gestió coordinada entre el titular de la via, els ajuntaments implicats i l'Administració competent en matèria de trànsit, especialment pel que fa a l'establiment de mesures de pacificació del trànsit per a la protecció dels usuaris vulnerables
2.1.15	Revisar els límits de velocitat màxima permesos a la xarxa viària per tal d'adaptar-los a les característiques de les vies i a la millora de la seguretat viària
2.2.06	Establir itineraris segurs per a vianants en recorreguts interurbans
2.3.03	Donar suport tècnic als municipis per al disseny i execució d'infraestructures ciclables i per a la promoció de l'ús segur de la bicicleta

Codi eix- subeix	Acció
2.3.09	Analitzar i definir el Pla d'actuacions de carreteres compartides, fer-ne el seguiment i participar en el Grup de treball
2.4.05	Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motoristes
2.4.06	Adaptar la infraestructura viària als motoristes amb la implantació de senyalització horitzontal i vertical específica que millori la seva protecció, sobretot en aquells trams d'intensitat mitjana més elevada o de risc més elevat
2.4.07	Expandir l'experiència de senyalització específica del traçat de revolts perillosos per a motoristes
2.4.08	Estudiar, analitzar i promoure la segregació de motocicletes als accessos a grans ciutats
4.1.03	Crear una xarxa d'infraestructures habilitades per al vehicle elèctric amb l'extensió de punts de càrrega i electrolineres al llarg de tot el territori
4.4.01	Impulsar la incorporació del vehicle autònom i connectat: Catalunya Living Lab
5.1.01	Promoure l'adaptació de les infraestructures a una mobilitat autònoma i connectada
5.1.03	Promoure la recerca i aplicació de nous materials sostenibles per a les infraestructures
5.1.05	Implantar els programes inclosos en l'Eix estratègic d'explotació de la xarxa viària de la Generalitat
5.1.06	Implantar els programes inclosos en l'Eix estratègic de seguretat viària-Visió Zero de la xarxa viària de la Generalitat
5.1.07	Avaluació de la xarxa de carreteres de la Generalitat mitjançant la metodologia Star Rating d'Eurorap
5.2.01	Definir i implantar el Pla 2+1 a la xarxa de carreteres de la Generalitat
5.2.02	Fer el seguiment i l'avaluació del Pla d'implantació de separadors de fluxos de trànsit en carreteres convencionals de calçada única
5.2.03	Redactar i aprovar la transposició de la Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octubre de 2019 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries
5.2.04	Promoure les avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons la Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octubre de 2019 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries
5.2.05	Realitzar avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària
5.2.06	Executar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat i de la xarxa de la Diputació de Barcelona
5.2.07	Establir un disseny de segregació física per col·lectius vulnerables que aporti seguretat a tots els usuaris de la via
5.2.08	Desenvolupar plataformes reservades per al transport públic (carrils bus i altres)
5.2.09	Establir normativament uns criteris de disseny de la infraestructura de la xarxa ciclista (interurbana i urbana)
5.2.10	Estendre una xarxa interurbana de carrils bici i per a vianants que comuniqui diferents poblacions
5.2.11	Determinar, mitjançant el decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat
5.2.13	Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants
5.2.14	Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura

16. Sistemes intel·ligents d'informació i gestió del trànsit



Codi eix- subeix	Acció
1.2.03	Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària
1.4.07	Realitzar adaptacions d'itineraris de vehicles pesants en trànsit per zones urbanes i travesseres
2.1.03	Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents
2.1.30	Implementar nous sistemes de videovigilància intel·ligents, per a la millora de la gestió i la informació del trànsit i el control de les infraccions
2.2.05	Incorporar sistemes de videovigilància (ITS) a les vies per protegir els vianants, especialment en els municipis que no tenen policia local
3.1.05	Col·laborar amb universitats, instituts científics i centres avançats d'investigació i recerca
3.1.06	Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals
3.1.07	Organitzar congressos i jornades vinculats a l'explotació i gestió del trànsit i la seguretat viària i participar-hi
3.3.05	Promoure les accions del Grup de treball del sector del transport i del sector logístic
4.2.02	Impulsar les plataformes integradores de serveis de mobilitat
4.2.03	Actualitzar l'app del Servei Català de Trànsit
4.2.04	Garantir i oferir als ciutadans serveis d'informació en temps real basats en sistemes ITS
4.2.05	Implementar les accions previstes en el Pla ITS 21-23
4.2.06	Desplegar els mitjans aeris integrals de l'SCT tant d'ala fixa com rotatòria
4.2.07	Implementar mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit per a la millora de la seguretat viària i l'increment de la capacitat circulatòria
4.2.08	Difondre la xarxa d'itineraris obligatoris per raons de seguretat dels vehicles que circulen amb mercaderies perilloses
4.2.09	Crear i difondre una xarxa d'itineraris idonis per raons de seguretat viària dels vehicles que circulen en règim de transport especial o en formació euomodular
5.1.04	Aprovar i implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya
5.2.13	Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants

17. Els reptes de la mobilitat autònoma i connectada



Codi eix- subeix	Acció
3.1.05	Col·laborar amb universitats, instituts científics i centres avançats d'investigació i recerca
3.1.06	Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals
4.1.01	Desenvolupar noves tecnologies i aplicacions de navegació per satèl·lit
4.2.01	Promoure l'adaptació dels operadors de serveis de mobilitat a una mobilitat autònoma i connectada
4.2.05	Implementar les accions previstes en el Pla ITS 21-23
4.4.01	Impulsar la incorporació del vehicle autònom i connectat: Catalunya Living Lab

Codi eix- subeix	Acció
4.4.02	Crear un grup de treball per dissenyar el procés de transició cap a la mobilitat autònoma i connectada
4.4.03	Gestionar i prendre mesures per evitar el risc d'exclusió de la gent gran o amb problemes d'accés a les tecnologies relatives al vehicle autònom i connectat
5.1.01	Promoure l'adaptació de les infraestructures a una mobilitat autònoma i connectada
5.1.02	Establir entorns controlats i segregats per a la conducció autònoma
5.1.03	Promoure la recerca i aplicació de nous materials sostenibles per a les infraestructures
5.1.04	Aprovar i implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya
6.3.07	Promoure el desplegament legislatiu per a la circulació de vehicles autònoms a la via pública

18. Planificació de la mobilitat segura i sostenible

Codi eix- subeix	Acció
1.1.11	Elaborar materials de suport al Consell sanitari per a la promoció del transport actiu, la seguretat viària i la prevenció de lesions de trànsit
1.4.02	Col·laborar amb els ajuntaments per a l'extensió de zones de vianants i zones 30 en els nuclis urbans mitjançant la realització de treballs tècnics de pacificació del trànsit
1.4.08	Realitzar estudis tècnics per millorar la seguretat viària a les travesseres
1.4.09	Abordar les problemàtiques existents a les travesseres a través d'una gestió coordinada entre el titular de la via, els ajuntaments implicats i l'Administració competent en matèria de trànsit, especialment pel que fa a l'establiment de mesures de pacificació del trànsit per a la protecció dels usuaris vulnerables
2.1.02	Reforçar la coordinació amb les policies de trànsit per millorar els sistemes d'informació dels accidents
2.1.03	Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents
2.1.29	Crear un grup de treball de coordinació amb les policies de trànsit
2.3.03	Donar suport tècnic als municipis per al disseny i execució d'infraestructures ciclables i per a la promoció de l'ús segur de la bicicleta
2.5.02	Avançar en la millora de la comunicació entre autoritats de trànsit i sanitàries per tal de donar la resposta més adaptada possible a les necessitats dels diferents grups de risc, respectant la privacitat de les seves dades personals
3.1.05	Col·laborar amb universitats, instituts científics i centres avançats d'investigació i recerca
3.1.06	Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals
3.2.04	Col·laborar amb entitats públiques i privades que participen en l'educació per a la mobilitat segura i sostenible i la impulsen
3.6.16	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per a la millora de la seguretat viària en polígons industrials
4.2.05	Implementar les accions previstes en el Pla ITS 21-23
6.1.01	Adquirir plenes competències en matèria de trànsit i seguretat viària a Catalunya
6.1.02	Realitzar projectes tècnics per a l'anàlisi i la millora de la seguretat viària
6.1.03	Desenvolupar les accions del Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible (PNMSS) 2021-2030, del Pla de seguretat viària 2021-2023 i d'altres, mitjançant instruments de planificació



Codi eix- subeix	Acció
6.1.04	Promocionar l'adhesió al Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible (PNMSS) 2021-2030 de les diferents administracions públiques i entitats públiques i privades
6.1.05	Impulsar el model formatiu de la Càtedra d'Educació i Formació Viàries
6.2.01	Crear grups de treball per a la millora de la seguretat viària i la gestió del trànsit
6.2.02	Redactar plans locals de seguretat viària per a la millora de la seguretat viària en l'àmbit urbà
6.2.03	Redactar treballs tècnics de seguretat viària per tal d'incidir en una problemàtica específica de seguretat viària als municipis
6.2.04	Assessorar els municipis en matèria de seguretat viària i mobilitat sostenible
6.2.05	Crear un Consell de viles, ciutats i pobles per a la mobilitat segura i sostenible per a l'intercanvi de bones pràctiques i propostes
6.3.01	Proposar reformes en la legislació viària i en àmbits legals relacionats amb els sinistres viaris i la seguretat viària
6.3.02	Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors/res reincidents (administratius o penals)
6.3.03	Presentar propostes legals en relació amb la bicicleta per tal de millorar-ne la seguretat
6.3.04	Elaborar propostes legals per prevenir els efectes negatius de l'ús del tabac en els vehicles
6.3.05	Estudiar propostes de regulació de la mobilitat i la seguretat viària en relació amb els col·lectius més vulnerables de la mobilitat
6.3.06	Promoure el desenvolupament d'una legislació específica per a la regulació de la senyalització per a motoristes
6.3.07	Promoure el desplegament legislatiu per a la circulació de vehicles autònoms a la via pública
6.4.01	Liderar, coordinar i difondre el Pla de seguretat viària 2021-2023 i definir els objectius i continguts generals del Pla de seguretat viària 2024-2026
6.4.02	Establir indicadors de seguiment en els instruments de planificació per tal de comprovar l'acompliment dels objectius establerts
6.4.03	Fer l'avaluació dels objectius i línies estratègiques del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020
6.4.04	Establir objectius de seguretat viària en els plans d'actuació de cada Administració pública i de la resta d'institucions implicades, i fer el seguiment dels compromisos
6.4.05	Impulsar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, així com els grups de treball que en depenen, i participar-hi
6.4.06	Crear una Comissió Tècnica de la Bicicleta vinculada a la Mesa de la Bicicleta
6.4.07	Participar en diferents comissions interdepartamentals relacionades amb el trànsit i la millora de la seguretat viària
6.4.08	Participar en esdeveniments i jornades organitzats per entitats públiques i privades
6.4.09	Participar en diferents grups de treball estatals i internacionals relacionats amb la seguretat viària
6.5.04	Col·laborar en actes, jornades i esdeveniments relacionats amb la seguretat viària i coorganitzar-los, conjuntament amb les associacions de víctimes d'accidents de trànsit



6.ANNEX

ACCIONS DEL SISTEMA DE TRANSPORT INTEL·LIGENT - ITS

Les societats actuals avancen de la mà de la tecnologia. De fet, cada dia es generen incalculables quantitats de dades que són captades per sensors presents en el nostre entorn més pròxim de manera senzilla i econòmica, gràcies a la coneguda com a “internet de les coses” (telèfons intel·ligents, càmeres i un llarg etcètera de dispositius tecnològics capaços d’enviar, de manera remota i en temps real, multitud de paràmetres mitjançant sistemes de comunicació).

En aquest sentit, les infraestructures del transport no podien quedar-se enrere, i cada dia es disposa de tecnologies més avançades que, des de ja fa uns anys, comencen a integrar-se en un nou model col·laboratiu, en el qual el vehicle es comunica simultàniament amb la infraestructura i amb els altres vehicles que circulen al seu voltant. Gràcies a aquest salt qualitatiu, conegut com a C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), i avantsala de la cada vegada més present conducció autònoma, és possible gestionar d’una manera molt més eficient la circulació de vehicles a les nostres carreteres i, al mateix temps, és possible aconseguir un salt destacat en matèria de seguretat viària.

Com no podia ser d’una altra manera, el compromís del Servei Català de Trànsit es fonamenta en aquests mateixos principis, perquè amb el seu treball diari es pretén gestionar de la forma més eficient i efectiva possible el trànsit de tots els tipus de vehicles a les carreteres catalanes, sense oblidar l’objectiu de continuar reduint les estadístiques de sinistralitat.

L’SCT té uns objectius prioritaris per a la gestió intel·ligent del trànsit i compta amb la tasca que es fa des del CIVICAT, que contribueix a:

- Millorar la seguretat viària
- Millorar l’organització i fluïdesa del trànsit
- Millorar la informació als usuaris
- Resoldre ràpidament incidències i emergències
- Gestionar les operacions especials de trànsit
- Fer la coordinació tècnica i operativa amb altres organismes i administracions públiques per afrontar i gestionar situacions amb impacte viari planificades o sobrevingudes

Objectius estratègics del pla ITS 2021-2023

S'han definit dos tipus d'objectius:

- Objectius estratègics generals (OEG)
- Objectius estratègics transversals (OET)

Els **objectius estratègics generals** (OEG) són aquells que tenen una entitat important i sobre els quals recolza tota l'estructura funcional d'aquesta administració de trànsit per als propers anys. Totes les actuacions planificades hauran de contribuir a aquests objectius, que són els següents:

- **OEG 1 Administració de la informació.** Mantenir, garantir i oferir als ciutadans serveis d'informació en temps real basats en sistemes ITS eficients, ajustats i accessibles
- **OEG 2 Gestió intermodal.** Desenvolupar sistemes i eines de suport a una gestió eficient del trànsit en totes les seves modalitats, afavorint la connexió dels diferents sistemes i fomentant les formes de transport segures i sostenibles
- **OEG 3 Desplegament de sistemes C-ITS.** Adaptar-se al nou paradigma de mobilitat provocat per la irrupció dels vehicles connectats i autònoms i la mobilitat com a servei (*Mobility as a Service - MaaS*)

A més dels objectius estratègics generals descrits, hi ha altres objectius que impacten sobre els anteriors de manera horitzontal. Partint d'aquesta definició, podríem dir que el que anomenarem **objectius estratègics transversals (OET)** són aquells que han d'aportar elements complementaris, que es consideren importants, però que tenen un caràcter horitzontal, ja que es troben presents en moltes actuacions que es duen a terme independentment de l'objectiu general.

Són els següents:

- **OET 1 Seguretat viària.** Servir d'eina que faciliti la consecució dels objectius del Pla de seguretat viària vigent fent totes les actuacions compatibles amb aquest Pla
- **OET 2 Sostenibilitat i medi ambient.** Les accions proposades hauran de servir per millorar la fluïdesa del trànsit i evitar congestions, però han de contribuir igualment a millorar la qualitat de l'aire, el medi ambient, la contaminació acústica, etc., mitjançant actuacions que directament o indirectament persegueixin aquesta finalitat
- **OET 3 Internacionalització.** Les actuacions proposades es desplegaran, en la mesura que sigui possible, prenent com a referència les recomanacions internacionals i les experiències d'altres països del nostre entorn, però sobretot les disposicions de la Directiva europea 2010/40/UE en matèria de compatibilitat, interoperabilitat i continuïtat de les solucions ITS a tot Europa. A més, les actuacions han de seguir criteris implementats pels sistemes internacionals de qualitat (ISO), de prevenció de riscos i seguretat

A continuació es mostra un gràfic amb les accions ITS del Pla:

Codi	Títol de l'acció	OEG1. Administració de la informació			OEG 2. Gestió intermodal				OEG 3. Desplegaments de sistemes C-ITS			Objectius estratègics transversals (OET)		
		I.1 Noves fonts d'informació	I.2 Qualitat de dades	I.3 Usuaris vulnerables	G.1 Xarxa viària	G.2 CIVICAT	G.3 Intermodalitat	G.4 Vehícles pesants	Vehícles connectats	Vehícles autònoms	MaaS - Mobilitat com a servei	Seguretat viària	Sostenibilitat i medi ambient	Internacionalització
1 (SGIT)	Desenvolupar noves aplicacions per millorar els processos de tramitació d'autoritzacions	X			X		X	X				X		
2 (SGIT)	Col·laborar amb universitats, instituts científics i centres avançats de recerca	X	X		X	X							X	
3 (SGIT)	Millorar la provisió i subministrament de dades de trànsit	X	X		X			X				X	X	
4 (SGIT)	Participar en projectes europeus i altres fóruns relacionats amb la mobilitat del futur								X	X	X			X
5 (INFR)	Implantar nou equipament ITS a la xarxa viària de Catalunya	X			X	X						X	X	
6 (INFR)	Renovar el Centre de Processament de Dades (CPD) i la redundància del CIVICAT					X						X		
7 (INFR)	Fer una auditoria de les estructures de suport d'equipament ITS del Servei Català de Trànsit				X							X		
8 (INFR)	Fer el manteniment d'equips ITS a la carretera				X	X						X		
9 (MGT)	Establir mesures especials de circulació, ordenació i regulació de trànsit per millorar la seguretat viària i incrementar la capacitat circulatoria				X	X		X				X		
10 (MGT)	Operar amb els mitjans aeris integrals de l'SCT	X	X		X	X						X		
11 (MGT)	Informar, elaborar protocols i procediments operatius	X	X		X	X						X	X	
12 (SSV)	Fer el desplegament, proves i assajos en vehicles autònoms i vehicles connectats								X	X		X		X
13 (SSV)	Millorar la informació sobre condicions meteorològiques adverses	X			X							X		
14 (SSV)	Ampliar el nombre d'aforadors al conjunt del territori català	X	X	X								X		
15 (PREM)	Millorar en la difusió de la informació a les xarxes socials	X	X									X		

Aquestes quinze fitxes recullen els quaranta-dos objectius propis que preveuen les Accions d'aquest Pla; per a cadascun s'ha redactat una nova fitxa, amb la finalitat de desglossar-los amb més nivell de detall, que queden incorporades a l'annex del Pla integral ITS 2021-2023. Les "X" indiquen àrees d'actuació de més rellevància en l'acció, mentre que les "x" indiquen les de menys rellevància, de la mateixa manera com passa a cadascuna de les fitxes amb els diferents colors emprats. Cada bloc horitzontal correspon a un dels següents serveis i subdireccions pertanyents a l'SCT: Servei de Gestió i Informació del Trànsit (SGIT); Servei de Planificació i Execució d'Infraestructures de Trànsit (INFR); Mesures de Gestió de Trànsit (MGT); Subdirecció General de Seguretat Viària (SSV); Oficina de Prems (PREM).

