



Pla de seguretat viària 2021-2023



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior



servei català de
Trànsit

INDÈX

1.INTRODUCCIÓ	2
OBJECTIUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2010-2020	2
OBJECTIUS EUROPEÛS DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030	4
2.DONADES BASIQUES D'ACCIDENTALITAT	5
DONADES D'ACCIDENTALITAT DER AN 2019	5
CONCLUSIONS.....	39
DONADES D'ACCIDENTALITAT DER AN 2020	44
3.ESTRATEGIA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030	50
4.OBJECTIUS DETH PLAN DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023	52
5.ACCIONS DETH PLAN DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023	53
ACCIONS DETH PSV 2021-2023.....	54
ACCIONS DETH PSV ORDENADES PER TEMATIQUES.....	95
6.ANEX.....	110
ACCIONS DETH SISTÈMA DE TRANSPÒRT INTELLIGENT – ITS.....	110

1. INTRODUCCIÓ

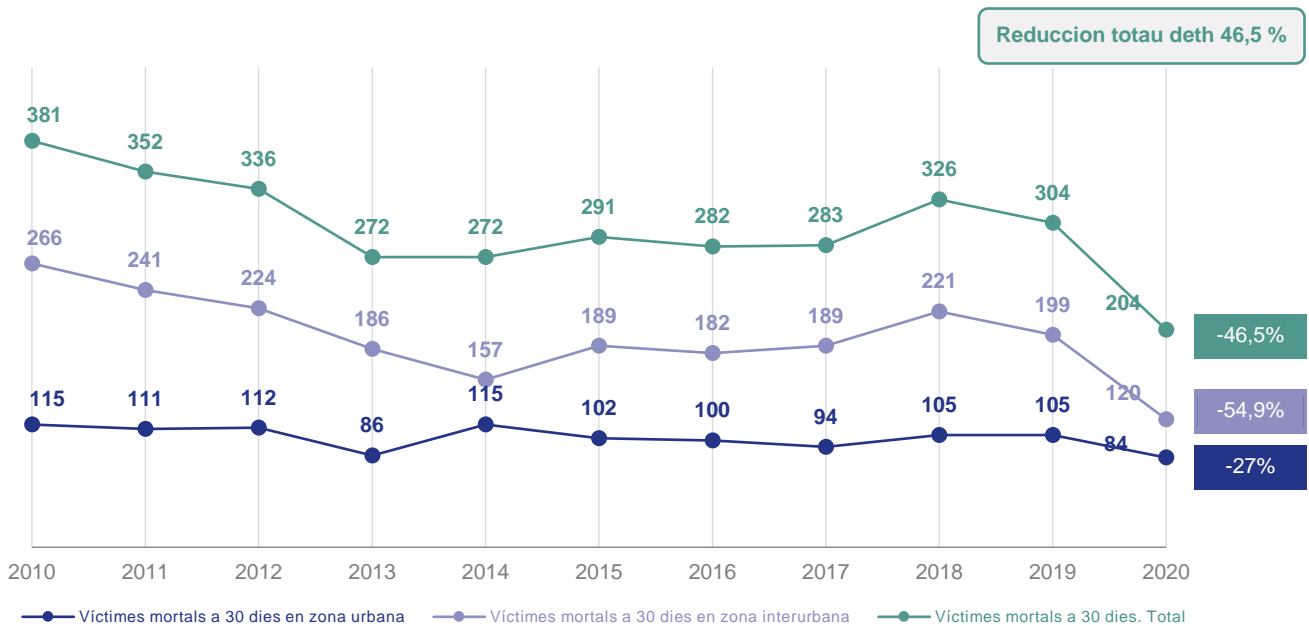
OBJECTIUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2010-2020

En període 2000-2010, er objectiu principau en seguretat viària fixat pera Union Europèa siguec era reduccion deth 50 % des victimes mortaus a 30 dies en sinistres de transit. De cara ath següent decènni 2010-2020, eth Programa d'accion europèa de seguretat viària tornèc a pausar entar an 2020 eth madeish objectiu de reduccion deth 50 % per rapòrt ar an 2010.

Maugrat qu'es victimes mortaus en Catalonha s'an redusit notablament enes primèrs ans deth decènni 2010-2020, a compdar der an 2015 s'obsèrve un repunt ena sua evolucion seguida d'un cèrt estancament ena tendència decreishenta que s'auie produsit enquia alavetz. En 2019, totun, i a ua diminucion des victimes mortaus per rapòrt ar an anterior e se recupèrè era tendència ara baisha registrada enes ans anteriors ath 2015.

Er an 2019, en relacion damb eth 2010, era reduccion de victimes mortaus a 30 dies en zòna interurbana ei deth 25,2 %, e deth 8,7 % en zòna urbana. Donques, se met en evidéncia qu'era reduccion en zòna interurbana ei fòrça més destacabla qu'en zòna urbana.

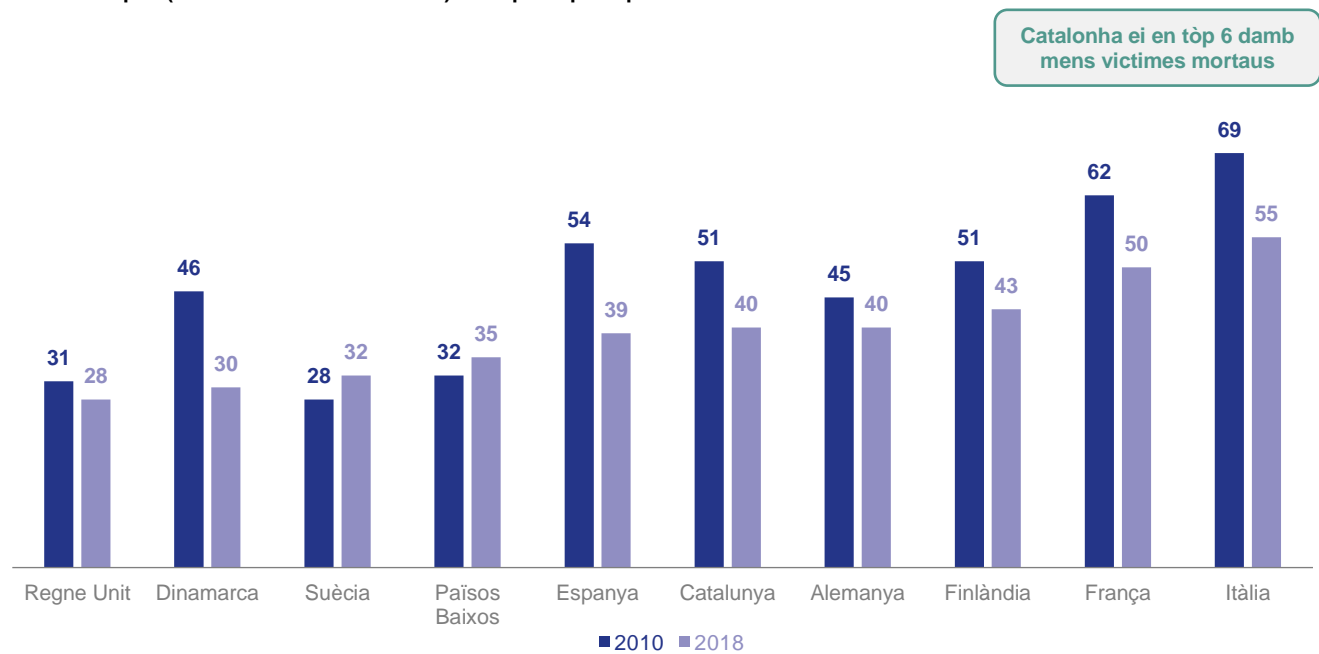
Evolucion des victimes mortaus a 30 dies, Hilat interurban e urban. Catalonha. 2010-2020



En tot observar es donades deth 2020 – un an atípic mercat pes restriccions ara mobilitat derivades dera pandemia dera COVID-19 - se da ua devarada fòrça mès destacabla des víctimes mortaus per rapòrt ath 2010, d'un 46,5 %, damb ua reduccion importanta en zòna interurbana (-54,9 %) e menor en zòna urbana (-27 %).

En contèxt europèu, segons es darrères donades disponibles de 2018, Catalonha se tròbe fòrça per dejós dera mejana europèa per çò qu'ei de víctimes mortaus a 30 dies. Entre 2010 e 2018, Catalonha a arthenhut ua melhora des donades de sinistralitat en tot passar de 51 a 40 víctimes mortaus/1.000.000 abitants, indèx que se place per dejós de païsi coma Finlàndia, França e Itàlia, e damb nivèus semblables a Alemanha.

Evolucion des víctimes mortaus / 1.000.000 abitants en accidents viaris ena Union Europèa (víctimes mortaus a 30 dies) enes principaus païsi de referéncia



Hònt: CARE (Community Road Accident Database)

OBJECTIUS EUROPEUS DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030

Era Comission Europèa a desplegat ena naua virada deth decènni eth Quadre dera politica europèa en matèria de seguretat viària entath 2021-2030, damb era idèa centrau de reforçar era ambiciosa tòca a long tèrme que consistís en **avançar cap ar objectiu dera Vision Zèro en orizon 2050**, ei a díder, zèro víctimes mortaus ne herides grèus damb seqüeles pera vida.

Aguest quadre renovelat, en tot atier as conclusions ja apuntades ena Declaracion d'Era Valeta de 2017 e ena Declaracion d'Estocòlm de 2020 e maugrat er element de distorsion ena tendència acumulada que pòt aportar er impacte dera crisi sanitària dera COVID-19 descabestrada er an 2020, defensa coma objectius intermediaris de seguretat viària era reduccion deth nombre de víctimes mortaus en sinistres viaris de transit en un 50 % entre 2020 e 2030, e tanben era reduccion deth nombre de víctimes herides grèus en un 50 % en madeish periòde.

Eth Servici Catalan de Transit, tostemp aderit as manaments dera Union Europèa en matèria de seguretat viària, tanben ten en compde en desplegament des sues politiquas entàs propèrs ans era Resolucion de 2016 dera Assemblada Generau des Nacions Unides, que justificaue era urgència de melhorar era seguretat viària entà arténher es tòques en relacion damb es Objectius de Desvolopament Sostenible abans de 2030 e era Resolucion dera madeisha institucion de 2020, que proclamaue eth periòde **2021-2030 coma Dusau Decènni d'Accion entara Seguretat Viària damb er objectiu de redusir es víctimes mortaus de transit en un nau 50 %**.

En encastre catalan, en linha damb aguesti objectius europèus establidi, se desplegue, coma planificacion estrategica dera seguretat viària e era mobilitat sostenibla entath propèr decènni, eth **Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030**, damb uns objectius e èishi estrategics definidi en favor d'ua mobilitat segura, sostenibla, automatizada e connectada, ath torn des quaus se desplegue damb caractèr triennau aguest Plan de seguretat viària (PSV) 2021-2023.



Victimes mortals





2. DONADES BASIQUES D'ACCIDENTALITAT

DONADES D'ACCIDENTALITAT DER AN 2019

Seguidament, se presente ua seguida de donades estadistiques a prepaus dera accidentalitat der an 2019, damb er objectiu de destacar es tòques arrenhudes e es escomeses que cau afrontar, e ath madeish temps detectar es punts d'especial atencion e es collectius de risc ena mobilitat, que serviràn coma referència entà focalizar es accions a executar definides en aquest Plan entà establir ua mobilitat mès segura e sostenible. Se realizarà ua comparason des donades deth 2019 per çò qu'ei deth 2010, entà analizar era evolucion dera accidentalitat pendent aquest decènni.

Es donades d'accidentalitat tractades damb detalh en aquest apartat son es corresponents ar an 2019. En un dusau apartat, se tractarà era accidentalitat der an 2020, un an atipic e pòc representatiu en çò que tanh a accidentalitat e mobilitat, visti es efèctes dera pandemia dera COVID-19 e es restriccions ara mobilitat derivades, damb es consegüenti cambiaments enes pautes de mobilitat.

Evolucion dera accidentalitat

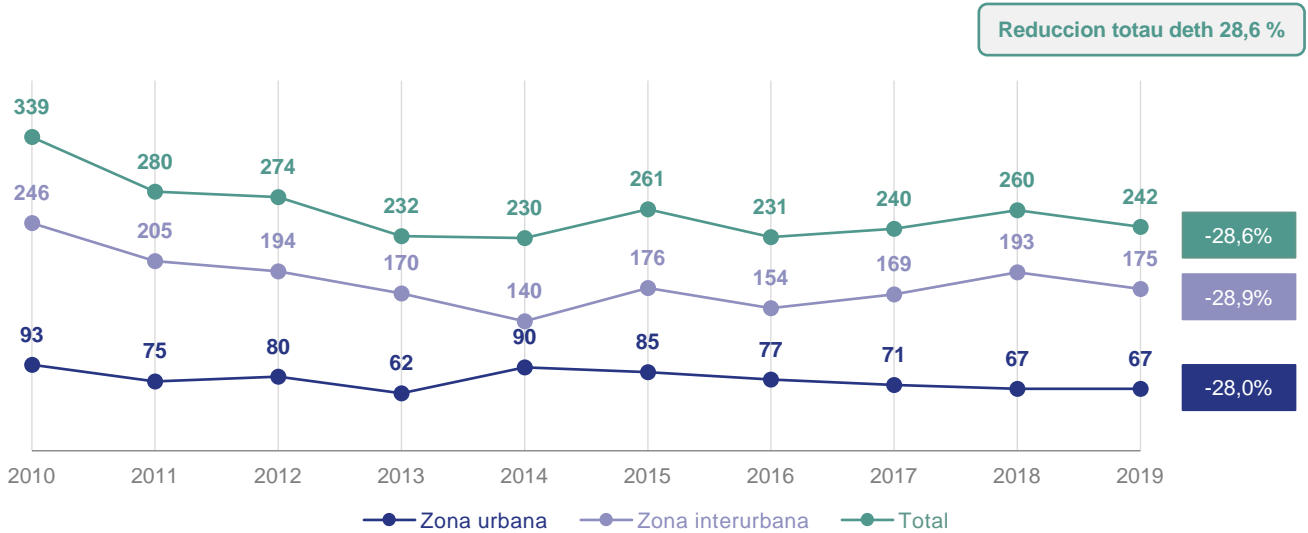
Victimes mortaus a 24 ores

Eth hilat viari de Catalonha registrèc eth 2019 ua chifra totau de 242 victimes mortaus a 24 ores: 175 en hilat interurban e 67 en via urbana. Per rapòrt ath 2010, era reduccion des victimes mortaus a 24 ores ei deth 28,6 %.

En zòna interurbana destaque un descens des victimes mortaus, dempús der increment der an 2018. Entath periòde 2010-2019 i a agut ua reduccion deth 28,9 %, fòrça inferior ath 45 % der objectiu calculat entath 2019, en relacion damb es objectius mercadi en Plan estrategic de seguretat viària de Catalonha 2014-2020.

En zòna urbana, eth nombre de victimes mortaus a 24 ores se manten constant per rapòrt ar an anterior, damb ua reduccion per rapòrt ath 2010 deth 28 %, que tanben se tròbe per dejós des objectius fixadi.

Evolution deth nombre de víctimes mortaus a 24 ores. 2010-2019

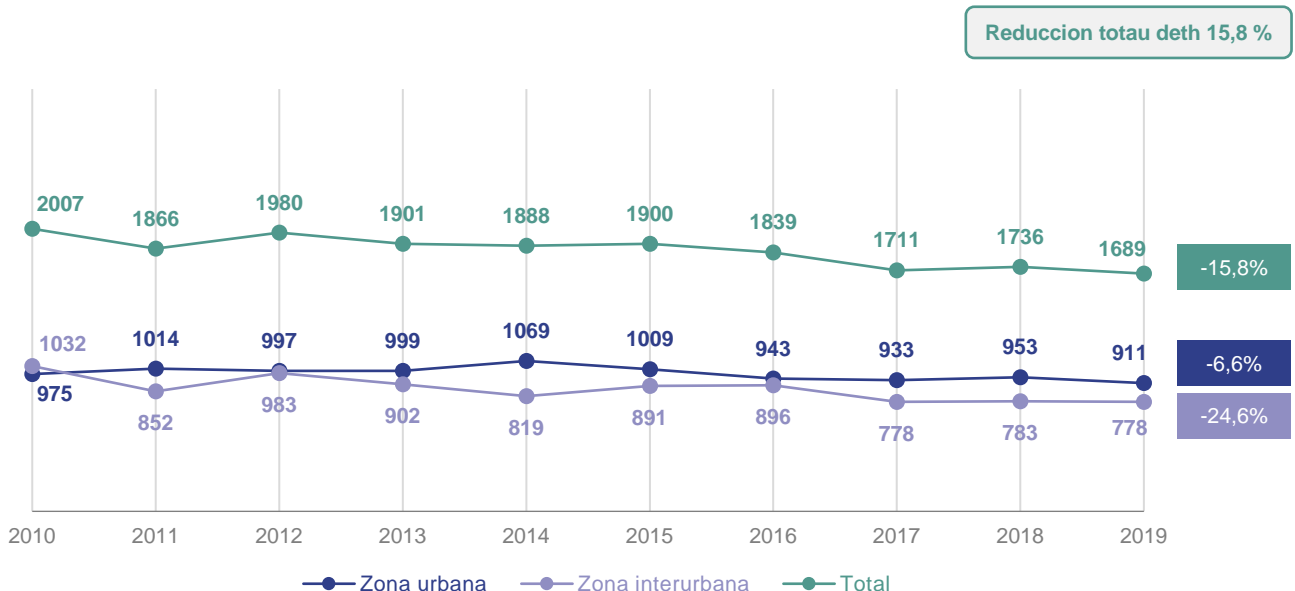


Victimes herides grèus

Era Union Europèa establís coma objectiu entar orizon 2020 era reduccion deth 40 % des víctimes herides grèus en sinistres viaris. En hilat viari de Catalonha se registrèren, eth 2019, 1.689 víctimes herides grèus (778 en zòna interurbana e 911 en zòna urbana).

Per rapòrt ath 2010, **era reduccion ei deth 15,8 %**, mès en zòna interurbana era disminucion a estat deth 24,6 %, deth temps qu'en zòna urbana unicament s'a redusit eth 6,6 %. Maugrat aguesta donada en zòna urbana, s'obsèrva ua disminucion contunhada dempús deth 2014, quan se registrèc era valor maxima de heridi grèus (1.069) e era variacion 2014-2019 ei de quasi -14,7 %.

Evolution deth nombre de víctimes herides grèus. 2010-2019



Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus

En agregar eth nombre de victimes mortaus a 24 ores e herides grèus, s'obsèrven tendències similares as des victimes herides grèus, damb reduccions lentes en zòna urbana (-8,4 %) e mès significatives en zòna interurbana (-25,4 %) per rapòrt ath 2010.

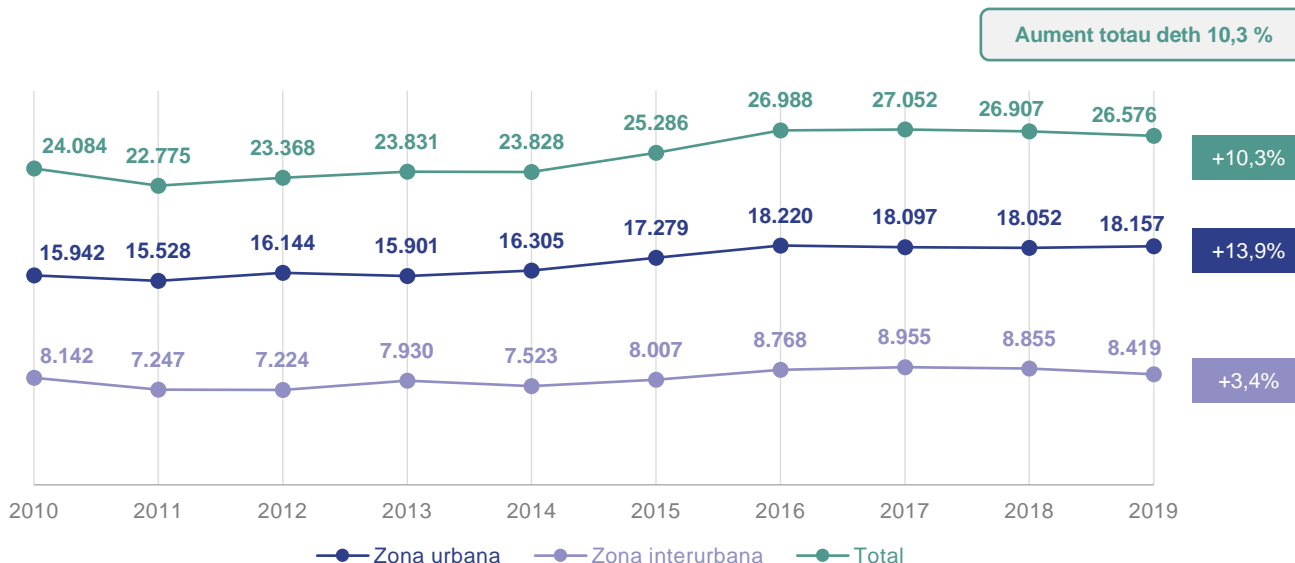
Evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores e herides grèus. 2010-2019



Sinistres damb victimes

Eth nombre de sinistres viaris damb victimes s'a mantengut enes darrèri ans, mès a aumentat un 10,3 % eth 2019 per rapòrt ath 2010. Se produsissen mès deth doble d'accidents en zòna urbana qu'en zòna interurbana.

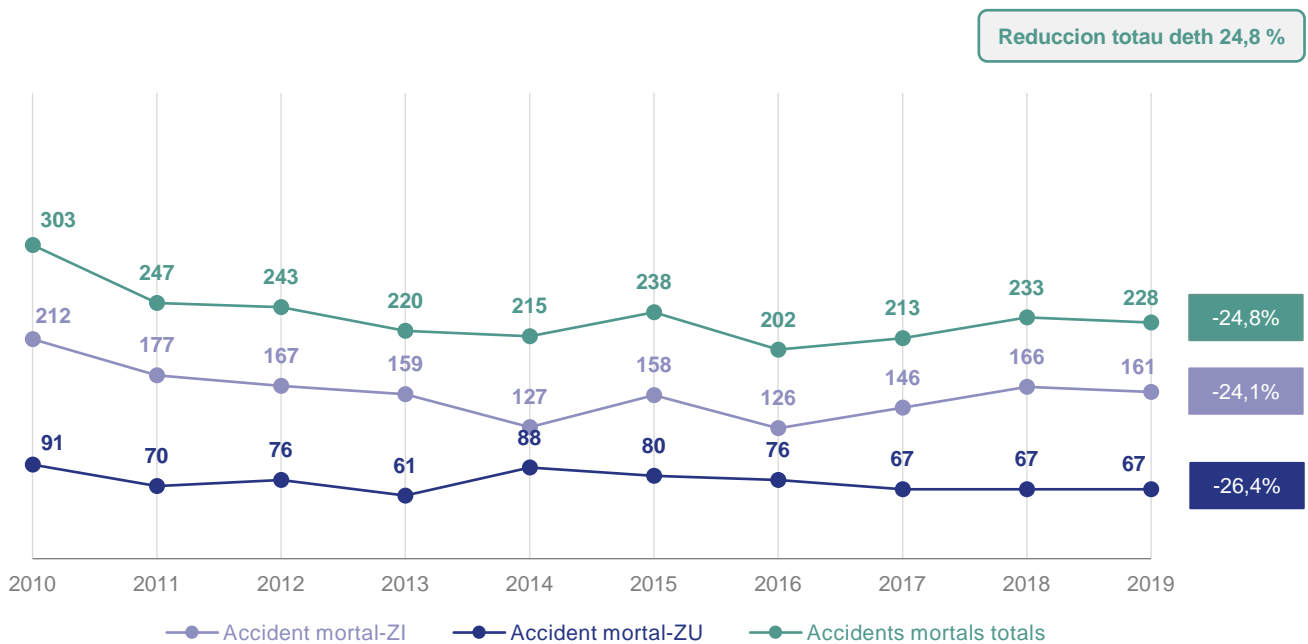
Evolucion deth nombre d'accidents amb victimes. 2010-2019



En foncion dera gravetat des sinistres viaris, es grafics següenti mòstren ua reduccion importanta enes sinistres viaris mortaus, ua disminucion més moderada des sinistres grèus e un increment des leugèrs, per rapòrt ath 2010.

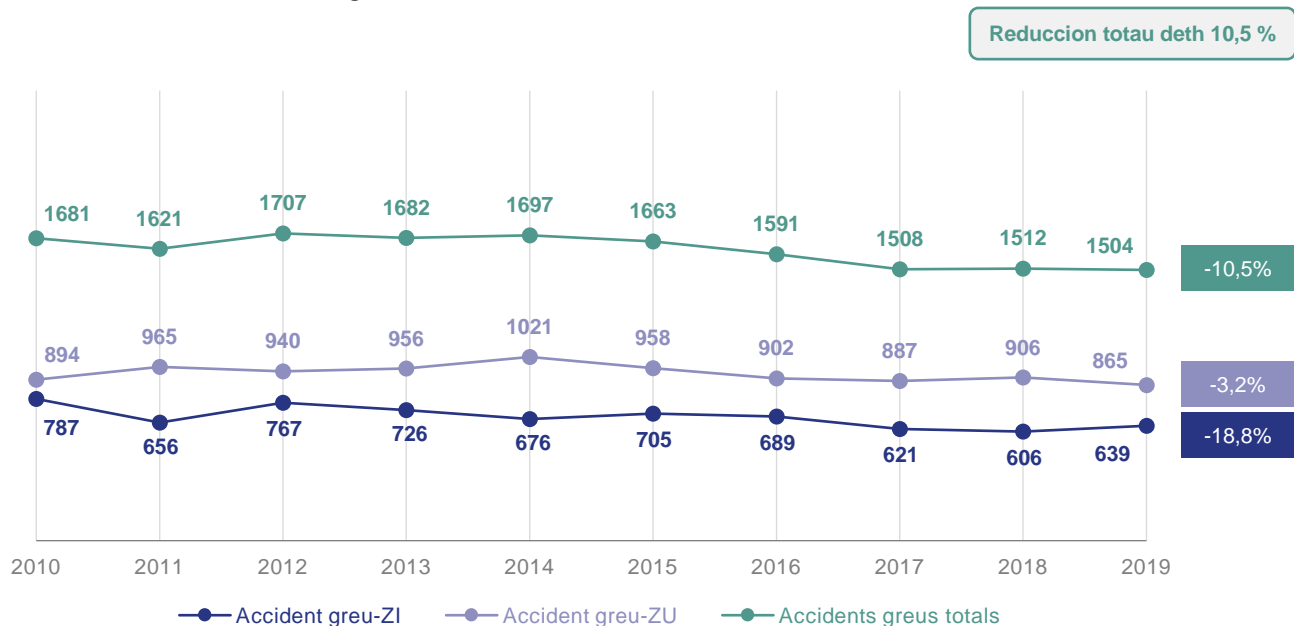
Atau, es sinistres viaris mortaus s'an redusit considerablament (-24,8 % globaument a compdar deth 2010), maugrat eth repunt que se produsís en zònes interurbanas es darrèri ans (27,7 % dempús deth 2016). Agust 2019 ei eth primèr an dempús deth 2016 qu'eth nombre mortau de sinistres viaris non creish per rapòrt ar an anterior.

Evolucion deth nombre d'accidents viaris mortaus. 2010-2019



Es sinistres grèus en zònes interurbanas s'an redusit considerablament dempús deth 2010 (-18,8 %), encara qu'ei eth primèr an dempús deth 2015 qu'aumenten per rapòrt ar an anterior. En zòna urbana, per contra, er an 2019 i a agut ua reduccion deth 4,5 % per rapòrt der an anterior e en tot eth periòde era disminucion a estat deth 3,2 %.

Evolution deth nombre d'accidents grèus. 2010-2019



Er increment deth nombre de sinistres viaris damb victimes se deu principalement ar increment des sinistres leugèrs, qu'a aumentat un 12,4 % per rapòrt ath 2010 maugrat qu'eth 2019 an experimentat un leugèr descens per rapòrt ar an anterior.

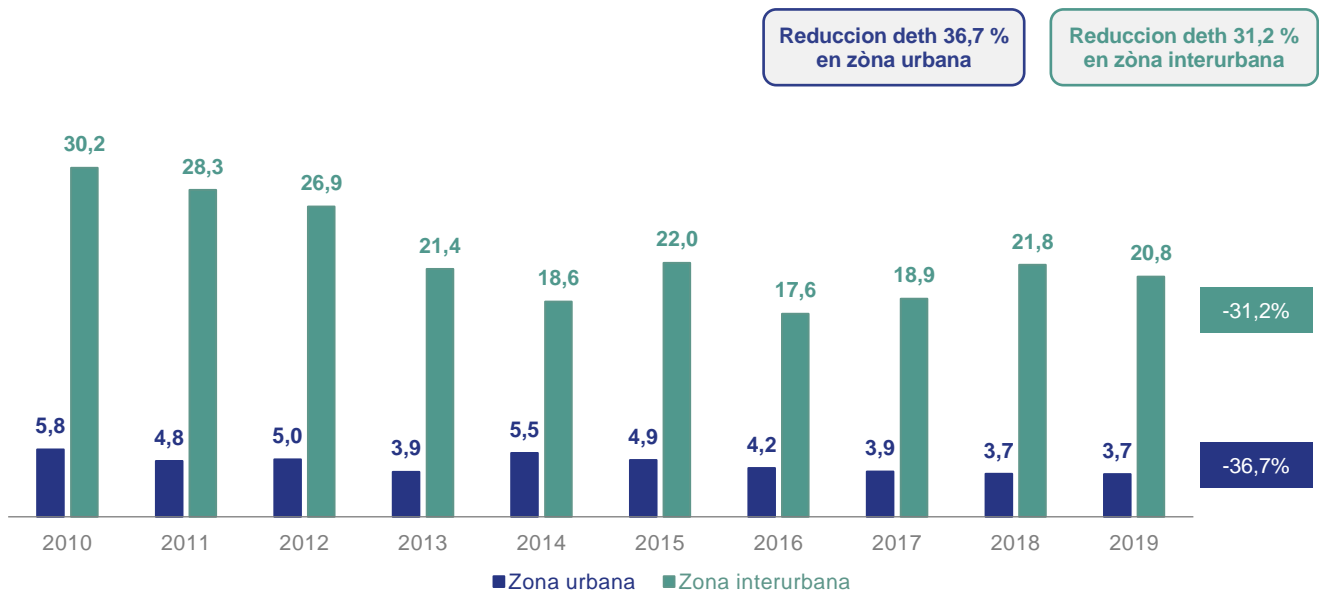
Es sinistres leugèrs representen eth 2019 un 93,5 % des sinistres damb victimes (91,8 % eth 2010).

Evolution deth nombre d'accidents leugèrs. 2010-2019



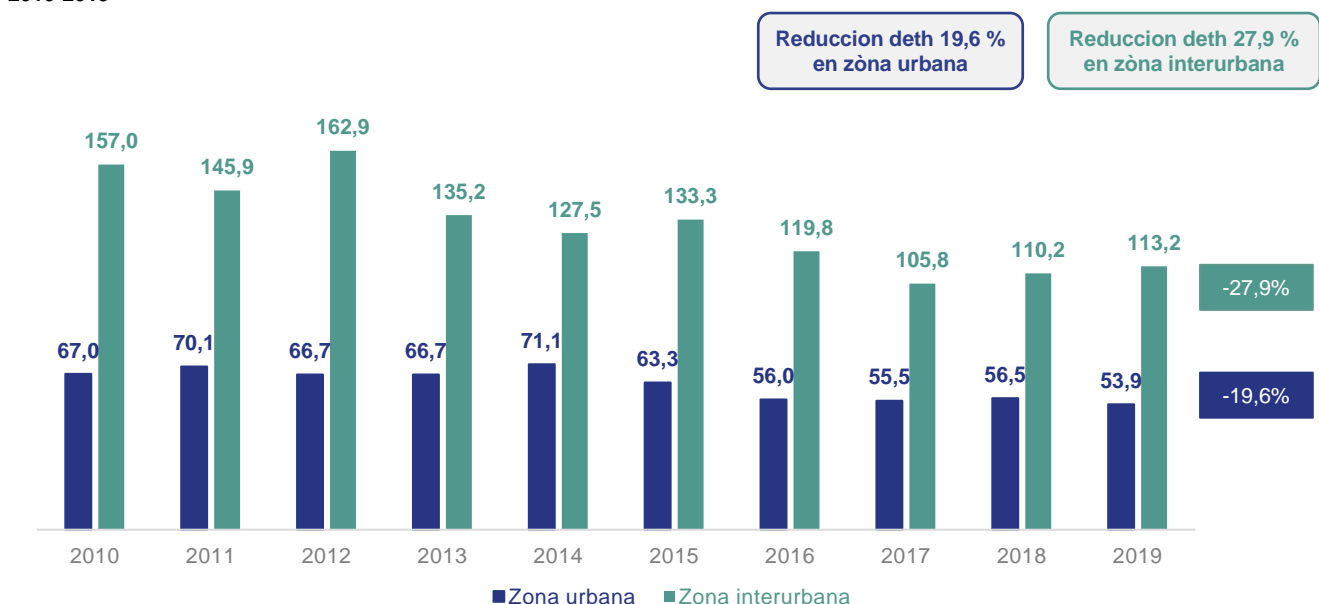
S'observa una reducció del ratio de víctimes mortals a 24 hores en relació amb el total de sinistres amb víctimes, tant en zona urbana com en interurbana durant el període 2010-2019. Malgrat el repunt en zona interurbana observat el 2018, el 2019 torna a mostrar una tendència descendent.

Evolution del ratio de víctimes mortals a 24 hores/1.000 accidents. 2010-2019



Egaument, el ratio de víctimes mortals i greus/1.000 accidents se reduís durant el període 2010-2019 un 27,7% en zona interurbana i un 19,6% en zona urbana, malgrat el repunt en zona interurbana del 2019.

Evolution del ratio de víctimes mortals a 24 hores i herides greus / 1.000 accidents. 2010-2019



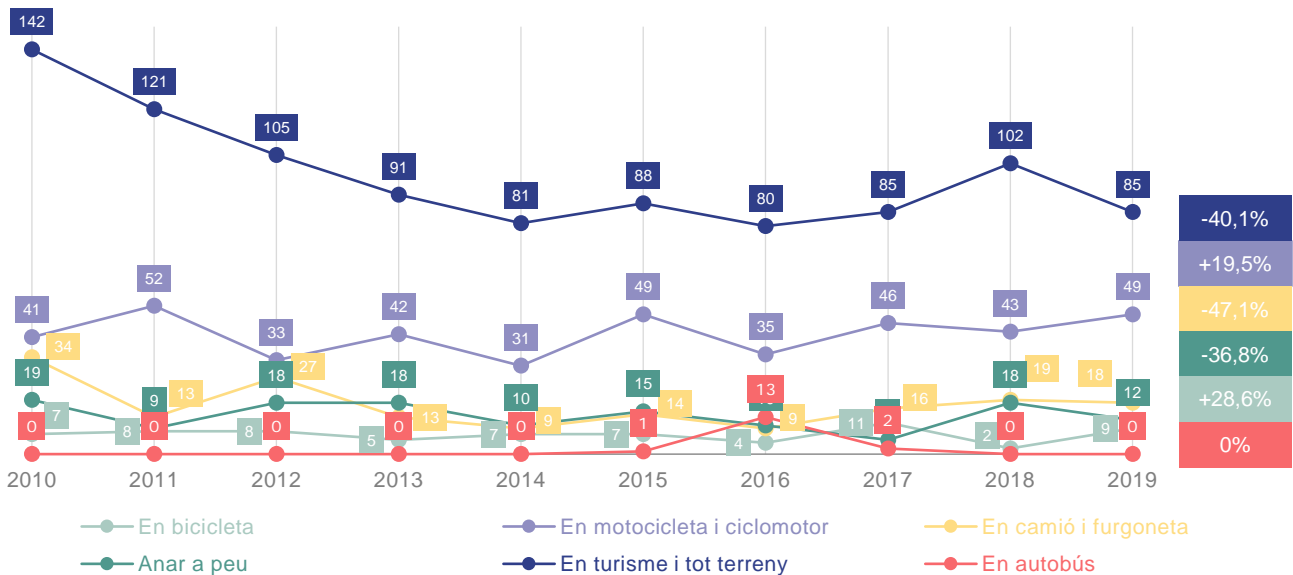
Evolution dera accidentalitat per mejan de transport e per collectius vulnerables

Seguidament se hè ua analisi des sinistres viaris per mejan de transport e en tot auer en compde era accidentalitat des collectius mès vulnerables dera mobilitat.

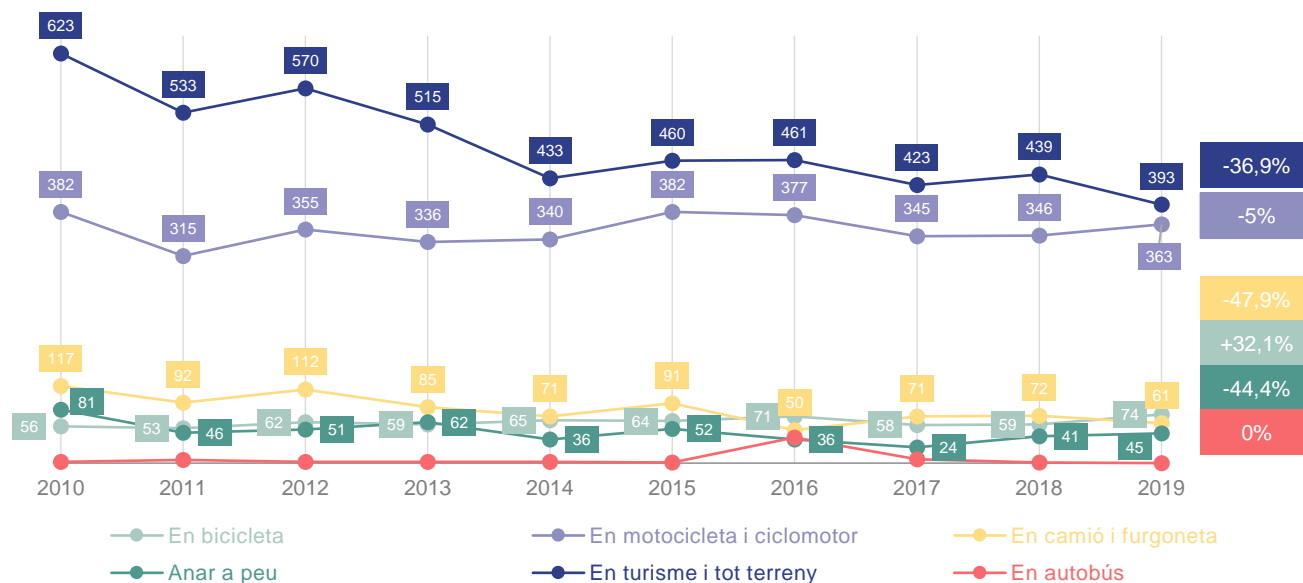
Eth concèpte de collectiu vulnerable hè referéncia a totes aqueres persones que, per rason dera sòrta de transport o pes caracteristiques fisiques deth grop d'edat ath quau apartien, an ua probabilitat mès grana de patir un sinistre viari o resultar mòrtes o herides coma conseqüéncia deth sinistre. Eth concèpte includís, en aquest sens, es pedons en generau (mainatges e gent grana en particular), ciclistes, motoristes e usatgèrs de veïculs de mobilitat personau.

Es següenti grafics mòstren era evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores per mejan de transport e en foncion deth collectiu e eth nombre de victimes mortaus e herides grèus a 24 ores, entath periòde 2010-2019, en zòna interurbana.

Evolution deth nombre de victimes mortaus a 24 ores per mejan de transport. 2010-2019. Zòna interurbana



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



Torisme, tot terreny, camió, furgoneta i autobús

En tot analitzar 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 el 2019 i una reducció del 40,1 % respecte al 2010, però amb un repunt respecte al 2018.

Les víctimes mortals en autobús se mantenen en zero i disminueixen un 47,1 % en camió i furgoneta. També destaquen en aquest període les disminucions del 47,9 % de víctimes mortals i herides gravis en camió o furgoneta i del 36,9 % en turisme i tot terreny.

Ciclistes

Aumenten les víctimes mortals en bicicleta, que passen de 7 el 2010 a 9 el 2019, en zona interurbana. Per això que el nombre de víctimes mortals i herides gravis, destaca l'increment d'un 32,1 % de víctimes mortals i herides gravis en bicicleta en aquest període 2010-2019 (de 56 a 74).

Pedons

Se reduïren un 36,8 % les víctimes mortals que són pedons el 2019 respecte al 2010, en zona interurbana (de 19 a 12). També cal destacar la reducció d'un 44,4 % de víctimes mortals i herides gravis (de 81 a 45).

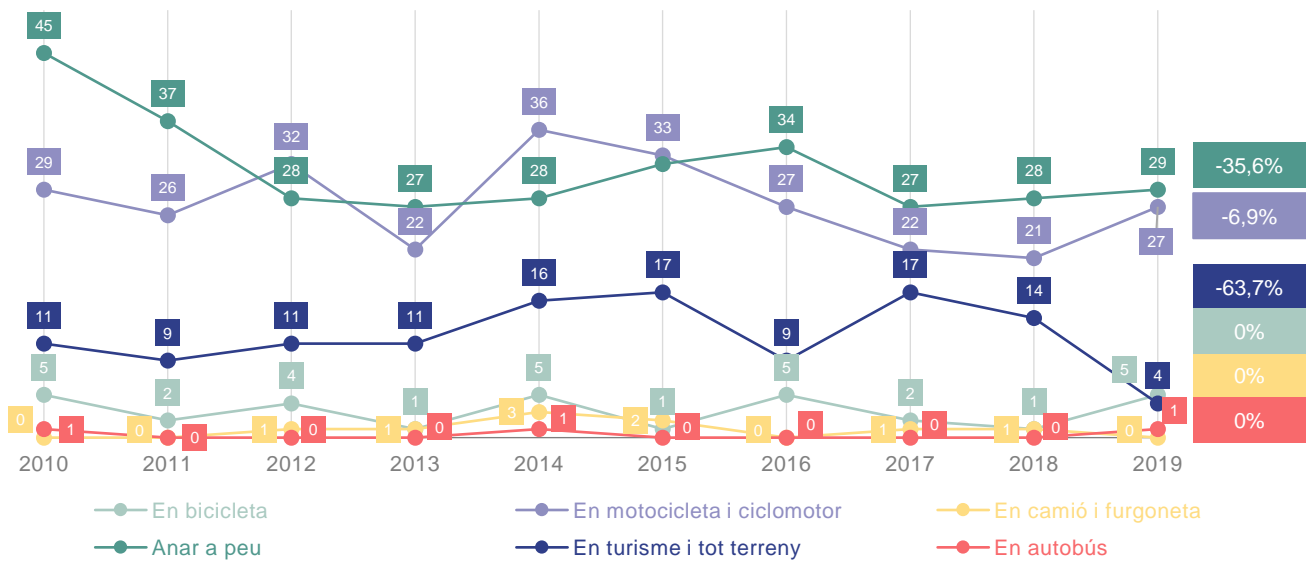
Motoristes

Les víctimes mortals en motocicleta/ciclomotor el 2019 en zona interurbana són 49 i augmenten un 19,5 % respecte al 2010. I a una petita reducció s'ha de sumar el nombre de víctimes mortals i herides gravis en motocicleta/ciclomotor, malgrat que el nombre ha baixat, d'un 5 %.

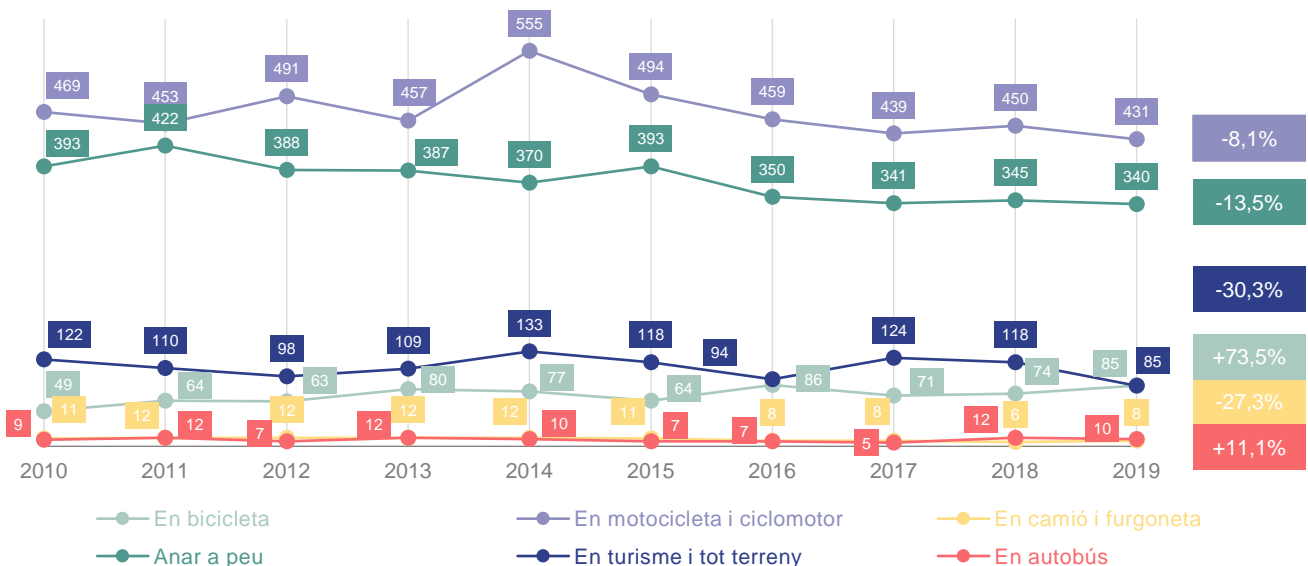
Per çò dera zòna urbana, seguidament, se presente era evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores e de victimes mortaus a 24 ores e herides grèus, per mejan de transpòrt e en foncion deth collectiu, entath periòde 2010-2019.

En zòna urbana, es sòrtes de transpòrt damb mès victimes mortaus e grèus son er anar a pè e en motocicleta/ciclomotor.

Evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores per mejan de transpòrt. 2010-2019. Zòna urbana



Evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores e herides grèus per mejan de transpòrt. 2010-2019. Zòna urbana



Torisme, tot terren, camion, forgoneta e autobús

En zòna urbana, entath periòde 2010-2019 destaque eth gran descens deth 63,7 % des victimes mortaus a 24 ores que se desplacen en torisme e tot terren, en tot arténher eth minim de tot eth periòde: 4 victimes. Se manten en 0 eth nombre de victimes mortaus en camion e forgoneta en zòna urbana e s'a produsit 1 victima mortau en autobús, egau qu'eth 2010.

Per çò qu'ei des victimes mortaus e herides grèus, eth 2019 s'artenh era chifra mès baisha pendent eth periòde 2010-2019 en torisme e tot terren, damb un descens deth 30,3 % per rapòrt ath 2010 e damb un descens d'un 27,3 % en camion e forgoneta.

D'un aute costat, pendent aquest periòde s'incrementen un 11,1 % es victimes mortaus e herides grèus en autobús.

Ciclistes

Eth nombre de victimes mortaus a 24 ores de ciclistes en zòna urbana aume de 1 a 5 per rapòrt ath 2018 e se manten constant per rapòrt ath 2010.

D'un aute costat, en periòde 2010-2019 s'incrementen un 73,5 % es victimes mortaus e herides grèus en bicicleta, maugrat qu'entà analisar aquestes donades cau auer en compde er increment e era extension der usatge d'aquesta sòrta de transpòrt pendent eth darrèr decènni.

Pedons

Per çò qu'ei des victimes mortaus pedons en 2019 en zòna urbana son 29. Entath periòde 2010-2019, ven fòrça destacable eth descens des victimes mortaus pedons, damb ua reduccion d'un 35,6 % (de 45 a 29). Per contra, era reduccion de victimes mortaus e herides grèus ei mès baisha (-13,5 %).

Motoristes

Per çò qu'ei des victimes mortaus d'usatgèrs de motocicletes e ciclomotors en zòna urbana, i a un aument important per rapòrt ath 2018, maugrat qu'en tot auer en compde tot eth periòde 2010-2019, eth descens ei d'un 6,9 %.

Era reduccion de victimes mortaus e herides grèus en motocicleta e ciclomotor entath periòde mencionat ei d'un 8,1 %.

Seguidament, se presente un quadre-resumit damb es indicadors d'accidentalitat en foncion des collectius vulnerables analisadi:

Indicador d'accidentalitat per mejan de transport	An 2010	An 2019	% var 2010-2019
Pedons			
Victimes mortaus a 24 h ZI	19	12	▼ -36,8 %
Victimes mortaus a 24 h ZU	45	29	▼ -35,6 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZI	81	45	▼ -44,4 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZU	393	340	▼ -13,5 %
Bicicleta			
Victimes mortaus a 24 h ZI	7	9	▲ 28,6 %
Victimes mortaus a 24 h ZU	5	5	○ 0,0 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZI	56	74	▲ 32,1 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZU	49	85	▲ 73,5 %
Motocicleta e ciclomotor			
Victimes mortaus a 24 h ZI	41	49	▲ 19,5 %
Victimes mortaus a 24 h ZU	29	27	▼ -6,9 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZI	382	363	▼ -5,0 %
Victimes mortaus a 24 h e herides grèus ZU	469	431	▼ -8,1 %

Grops de risc per collectius

Seguidament se determinen quini son es grups de risc identificadi en foncion dera sòrta de transport.

En tot auer en compde es victimes mortaus e herides grèus de totes es sòrtes de mobilitat, es grups de risc predominants identificadi son usatgèrs de motocicletes e ciclomotors d'entre 15 e 54 ans, pedons de mès de 74 ans e joeni d'entre 15 e 24 ans que van en torisme/tot terren.

Victimes mortaus e herides grèus/100.000 abitants, 2019

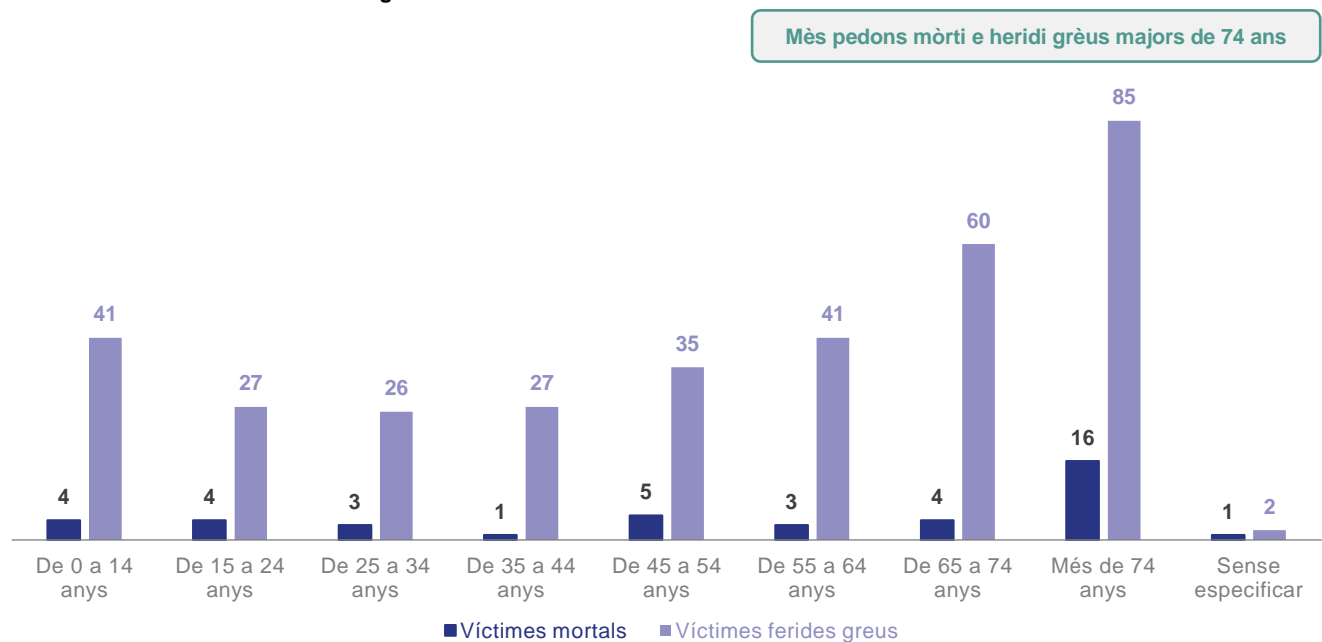
Grop d'edat	Pedons	Ciclistes	En motocicleta	En ciclomotor	En torisme e tot terren	En veïcul pesant
De 0 a 14 ans	3,8	0,7	0,2	0,1	1,5	0,2
De 15 a 24 ans	4,0	2,9	10,8	2,9	10,4	0,5
De 25 a 34 ans	3,3	1,7	17,3	1,0	8,7	1,4
De 35 a 44 ans	2,3	1,7	12,1	1,2	5,5	1,5
De 45 a 54 ans	3,4	2,9	15,4	1,5	5,3	2,0
De 55 a 64 ans	4,7	3,2	11,4	0,9	5,8	1,2
De 65 a 74 ans	8,8	2,2	3,4	0,3	7,4	0,4
Mès de 74 ans	14,2	1,3	1,0	0,1	8,6	1,4

Atau, es grups de risc detectadi a trauès dera analisi per cada sòrta de transport son es següenti:

- Pedons: >74 ans
- Ciclistes: 45-64 ans
- En motocicleta: 25-54 ans
- En ciclomotor: 15-24 ans
- En torisme e tot terren: 15-24 ans
- En veïcul pesant: 35-54 ans

Per çò des pedons, ena següenta figura se pòt veir coma eth grop d'edat damb més víctimes mortaus e herides grèus son es persones més granes de 74 ans.

Pedons: víctimes mortaus e herides grèus. 2019

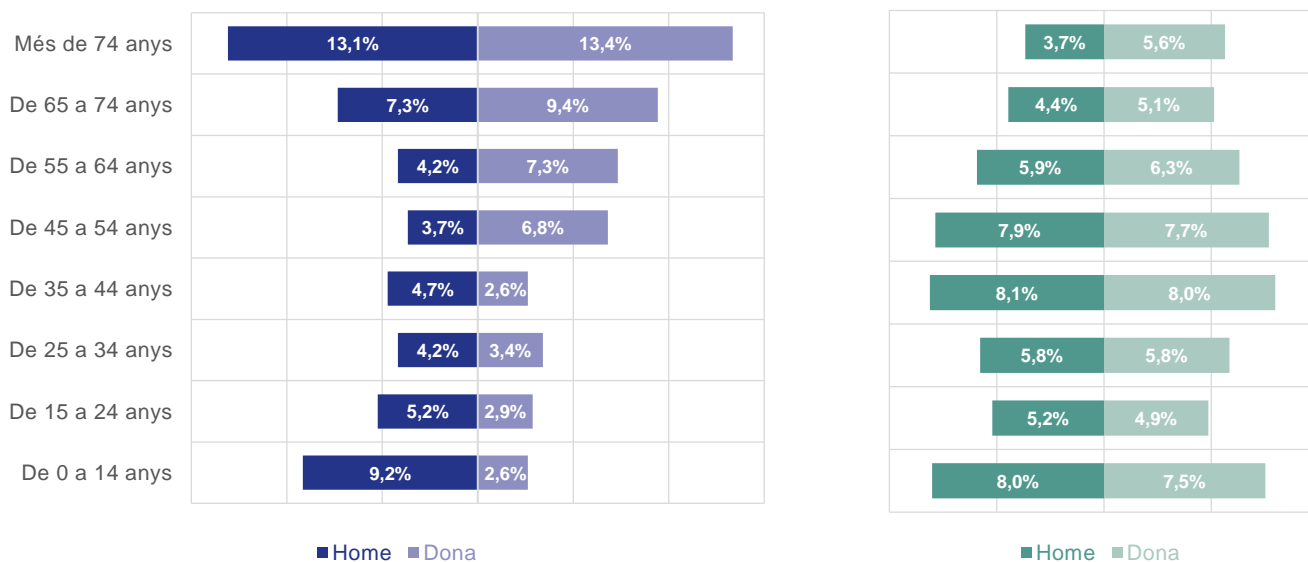


Se compare seguidament eth percentatge que representen es víctimes mortaus e grèus per grop d'edat en relacion damb eth percentatge de poblacion que representen.

En pedons, destaquen es proporcions de víctimes òmes e hemnes de més de 65 ans. Es òmes de més de 74 ans representen eth 3,7 % dera poblacion e, per contra, eth 13,1 % des víctimes mortaus. En cas des hemnes, eth 13,4 % son víctimes de més de 74 ans, maugrat que representen solament eth 5,6 % dera poblacion.

Eth 95 % des sòrtes de sinistres viaris qu'includissen ua victima mortau o herida grèu pedona ei er atropelhament. E aguesta sòrta de sinistre se produsís en quasi un 90 % des casi en zòna urbana.

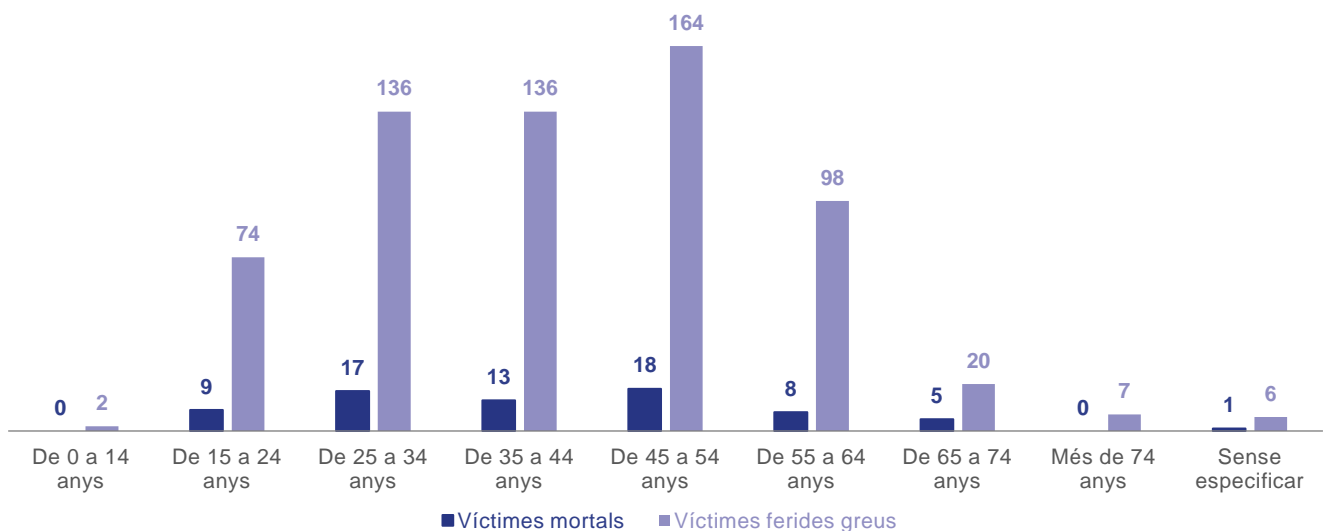
Pedons: víctimes mortaus a 24 ores e herides grèus per grups d'edat (%). 2019
Piràmida poblacionau (%). 2019



Per çò qu'ei des víctimes mortaus e herides grèus motoristes, ena següent figura s'observa coma eth grop damb més sinistres viaris ei eth que compren era franja d'edat d'entre 45 e 54 ans, encara qu'eth nombre de víctimes mortaus e herides grèus ei fòrça elevat tanben entre es 25 e es 44 ans.

Motoristes: víctimes mortaus e herides grèus. 2019

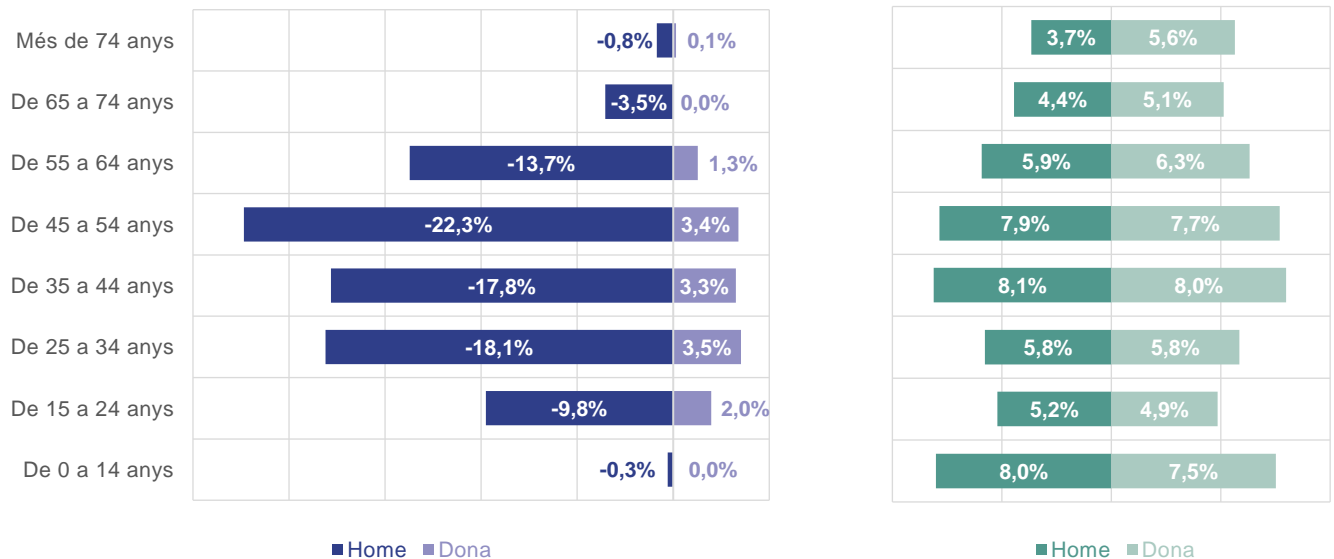
Mès motoristes mòrti e heridi grèus d'entre 45 e 54 ans



En tot considerar es víctimes mortaus e grèus motoristes, destaque eth caractèr masculin en perfil des víctimes, sustot eth grop entre 45 e 54 ans (22,3 % des víctimes) e entre 25 e 34 ans (18,1 %).

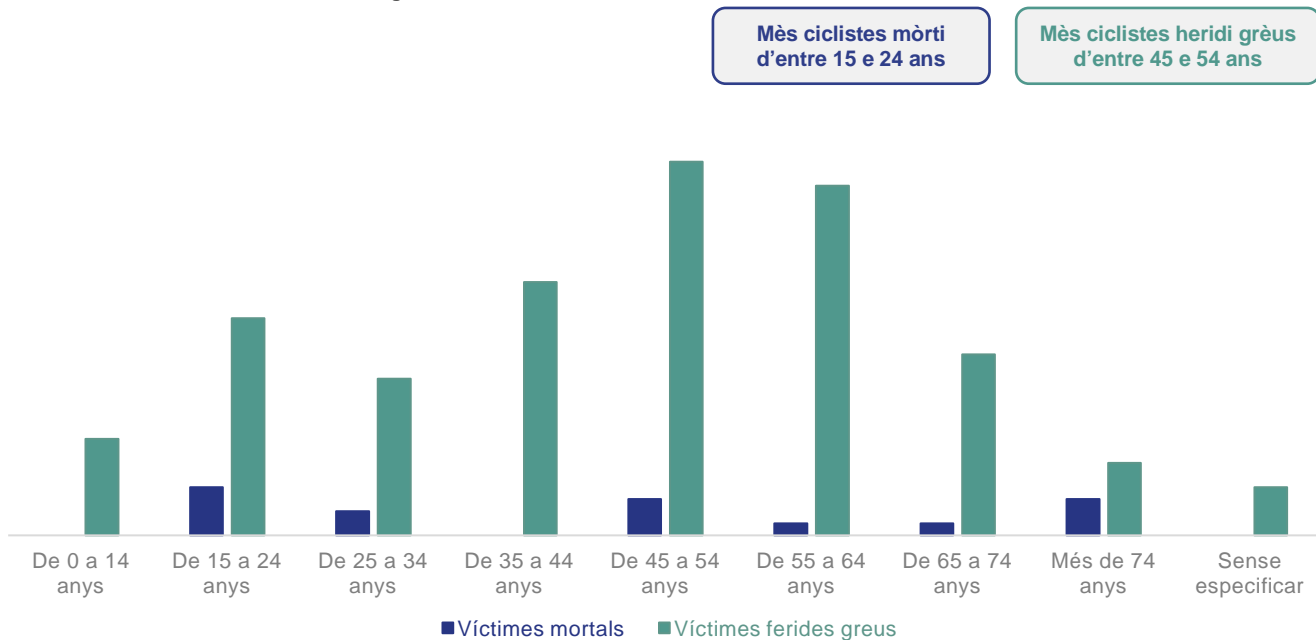
Segons era EMEF de 2019 (Enquèsta de mobilitat en dia obrant, que realize annaument era Autoritat deth Transpòrt Metropolitan, ATM), es òmes van 4 còps mès en mòto qu'es hemnes e, per contra, i a 6 còps mès de víctimes mortaus e grèus òmes que hemnes.

Motoristes: víctimes mortaus a 24 ores e herides grèus per grups d'edat (%). 2019
Piràmida poblacionau (%). 2019



Per çò qu'ei des ciclistes, se pòt observar ena següenta figura, que mòstre víctimes mortaus e herides grèus en zòna urbana e interurbana, qu'eth grop de joeni, entre 15 e 24 ans, ei eth grop que presente mès víctimes mortaus. En çò que tanh as víctimes herides grèus, eth grop de 45 a 54 ans ei eth qu'a mès víctimes herides grèus.

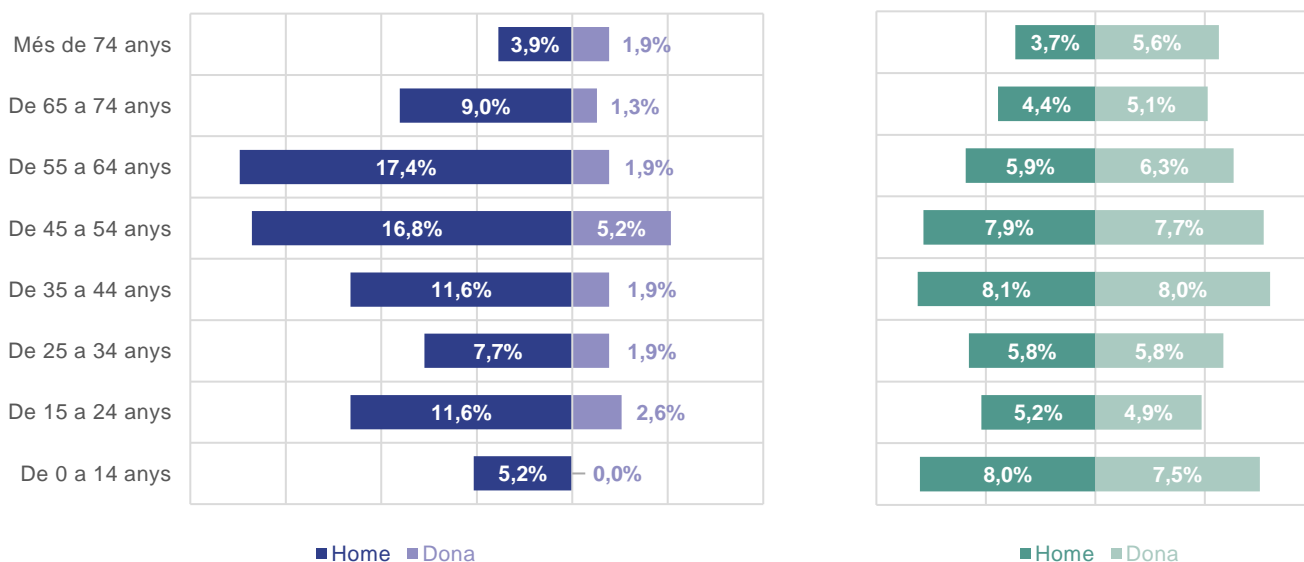
Ciclistes: víctimes mortaus e herides grèus. 2019



Era proporcion mès grana de víctimes mortaus e herides grèus en ciclistes son òmes d'entre 35 e 64 ans (eth 45,8 %), e totun representen eth 21,9 % dera poblacion.

Segons era EMEF de 2019, es òmes empleguen 2 còps mès era bicicleta qu'es hemnes e, per contra, i a 6 còps mès víctimes mortaus e grèus òmes que hemnes.

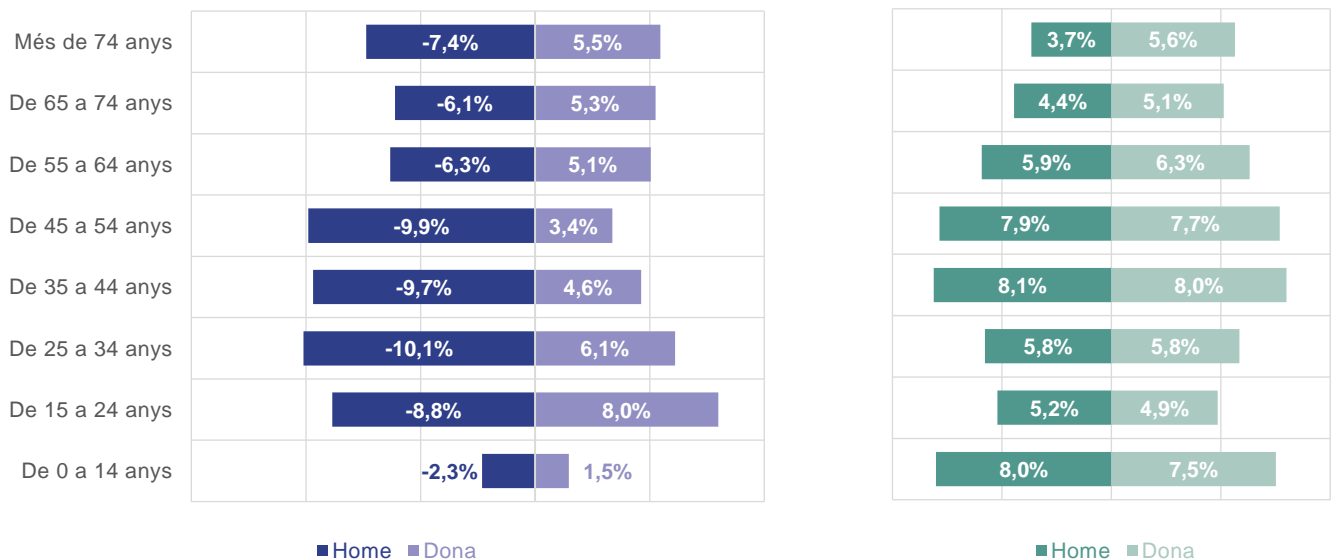
Ciclistes: víctimes mortaus a 24 ores e herides grèus per grups d'edat (%). 2019 Piramida poblacionau (%). 2019



En torisme/tot terren, destaquen en generau més es víctimes òmes que hemnes. Per çò qu'ei dera edat, destaquen es grups de 15 a 54 ans, damb percentatges ath torn deth 10 % enes òmes. Per çò qu'ei des hemnes, destaque eth grop de 15 a 24 ans.

En tot atier as donades deth cens de conductors/res eth 2019 , i a un 43 % hemnes e un 57 % òmes damb permís de conduir. E maugrat que, segons era EMEF de 2019, es òmes conduissen torismes 1,2 còps més qu'es hemnes i a 1,6 còps més víctimes mortaus e herides grèus òmes que hemnes.

Torisme e tot terren: víctimes mortaus a 24 ores e herides grèus per grups d'edat (%). 2019
Piràmida poblacionau (%). 2019



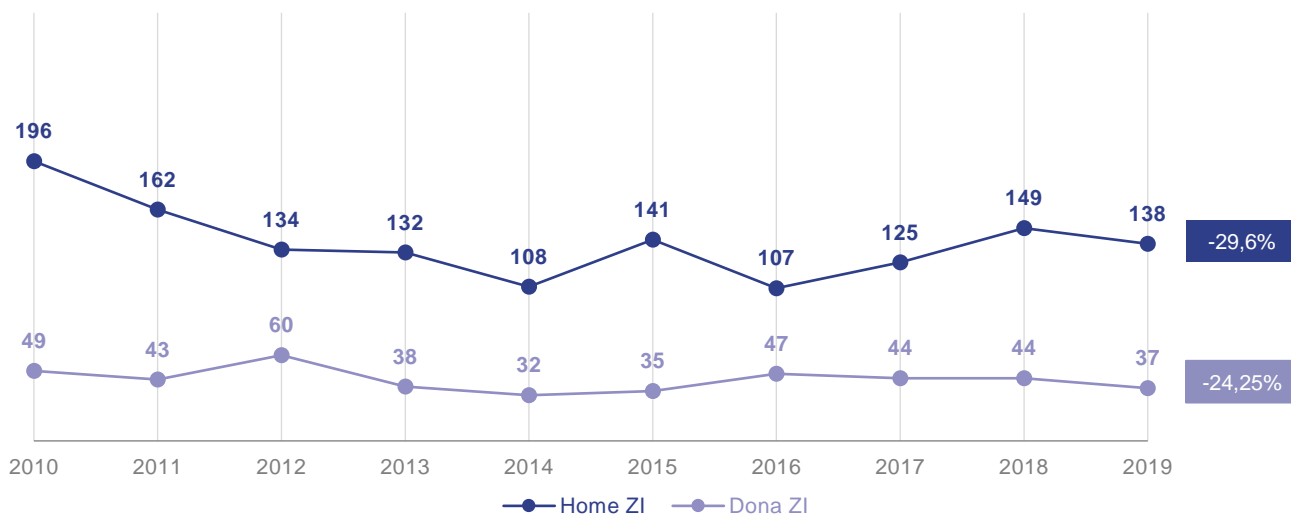
Evolucion dera accidentalitat per genre

En tot continhar damb era analisi dera accidentalitat per genre, seguidament s'analisen es chifres de víctimes mortaus e herides grèus. En tot considerar es donades agregades de 2010-2019, i a enquia 3,8 còps més víctimes mortaus òmes que hemnes.

Er increment de víctimes mortaus a 24 ores dempús deth 2016 ei degut as òmes (28,9 %), per çò qu'es víctimes mortaus hemnes baishen e passen, en aquest periòde, de 47 a 37 en zòna interurbana e de 22 a 13 en zòna urbana. Per contra, es víctimes mortaus òmes aumenten en zòna interurbana en aquest periòde, e passen de 107 a 138.

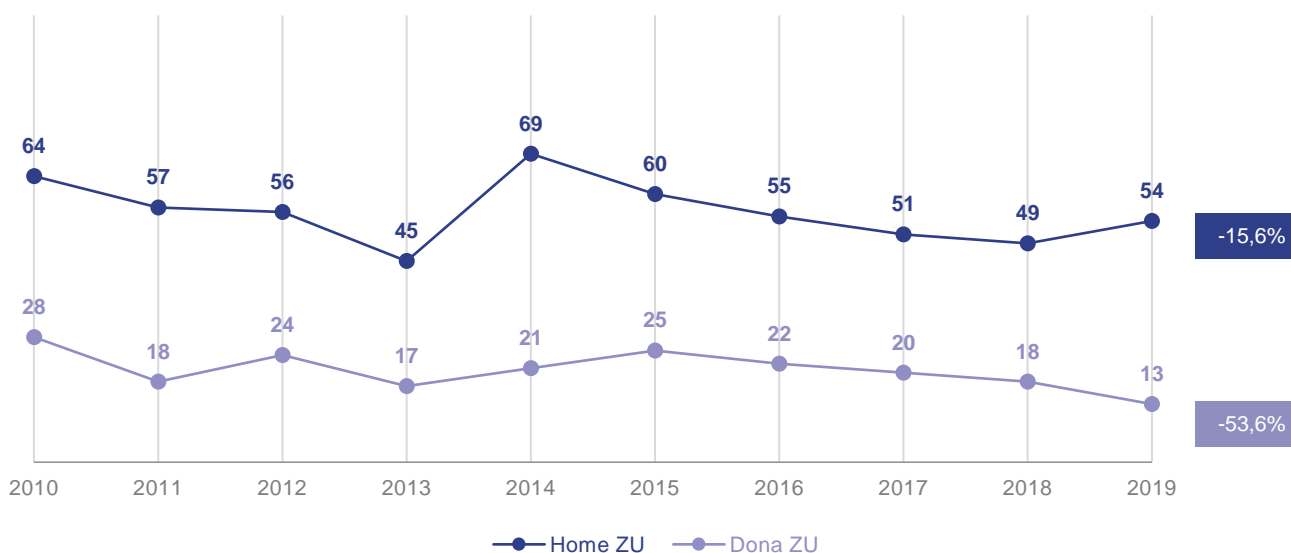
Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores per gènere en zona interurbana. 2010-2019

Reducció generalitzada en zona interurbana



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

Fòrta reducció de víctimes mortals hemnes en zona urbana



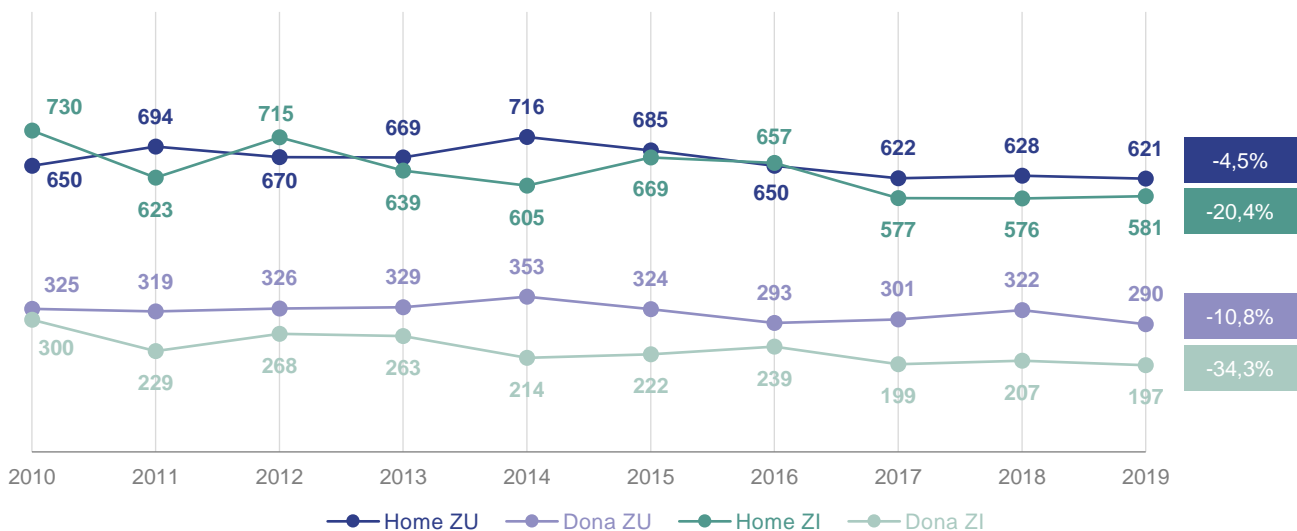
El increment de víctimes mortals a 24 hores després del 2016 es degut als homes (28,9 %), però les víctimes mortals dones baixen i passen, en aquest període, de 47 a 37 en zona interurbana i de 22 a 13 en zona urbana. Per contra, les víctimes mortals homes augmenten en zona interurbana en aquest període, i passen de 107 a 138.

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

Destaque que, deth temps qu'eth nombre de victimes mortaus òmes en zòna urbana puge, amendrís eth nombre de victimes herides grèus.

Evolucion deth nombre de victimes herides grèus a 24 ores per genre 2010-2019

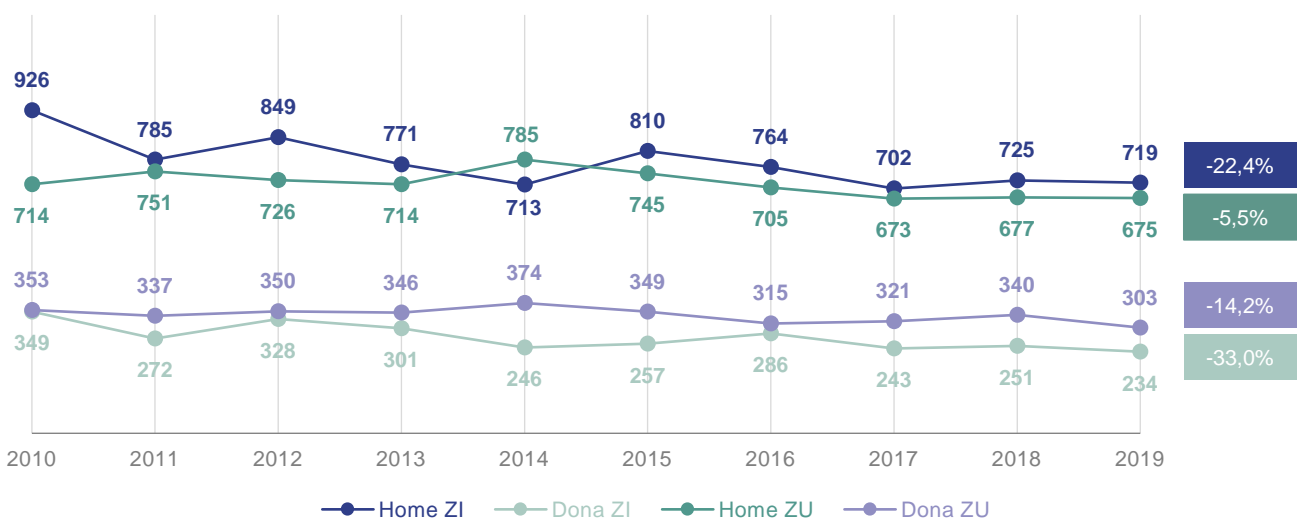
I a aumens eth doble de victimes herides grèus òmes que hemnes



En tot considerar amassa es victimes mortaus a 24 ores e es herides grèus, es òmes contunhen de representar eth doble qu'es hemnes en zòna urbana, e eth triple en zòna interurbana.

Evolucion deth nombre de victimes mortaus a 24 ores e herides grèus per genre 2010-2019

I a aumens eth doble de victimes mortaus e herides grèus òmes que hemnes



Seguidament, s'analise era incidència per genre ena conducta infractora. Ena següenta taula, que mòstre es principaus infraccions que se cometen ena

conduccion en 2019 observam qu'es òmes amien a tèrme infraccions mès perilhoses qu'es hemnes, coma aqueres en relacion damb er excès de velocitat deth temps qu'enes hemnes son mès elevades es infraccions de caire administratiu coma es relatives ara matriculacion e condicions tecniques deth veïcul o ara assegurança obligatòria:

Infraccions 2019	% Hemnes	% Òmes
Velocitat	60,4	69,9
Documentacion deth conductor/a	3,7	3,6
Normes sus era ingestion d'alcoòl e autes drògues	1,1	1,2
Normes generaus de comportament de conductors/res	3,6	3,5
Cencha, casc e elements de seguretat	1,1	1,2
Parades e estacionaments	0,9	0,9
Senhalizacion	2,2	2,5
Assegurança obligatòria de veïculs	5,9	4,5
Matriculacion e condicions tecniques deth veïcul	14,9	9,5

En ambdús casi, era infraccion mès abituau, tant en òmes coma en hemnes, ei er excès de velocitat. En 2019, enes hemnes un 60,4 % de totes es denúncies e un 69,9 % enes òmes, damb 10 punts percentuaus de diferéncia.

Dera analisi des donades estudiades, se met en evidéncia que frut deth procés de socializacion diferenciau de genre que se contunhe de dar enes nòstes societats, es hemnes e es òmes presenten diferents pautes de mobilitat e de conduccion, relacionades damb eth ròtle sociu de suenh e damb ues caracteristiques mès agressives o collaboratives en foncion d'aguesta socializacion diferenciau, que condicionen era sua accidentalitat.

Autes donades d'accidentalitat

Localizacion

Per demarcacions territoriaus en zòna interurbana, destaque er increment de víctimes mortaus a 24 ores en hilat interurban de Barcelona dempús deth 2016, que passen de 48 a 80. Aguest repunt ja s'inicièc eth 2017, damb 73 víctimes mortaus, maugrat qu'era reduccion globau entath periòde 2010-2018 en Barcelona ei deth 7 %.

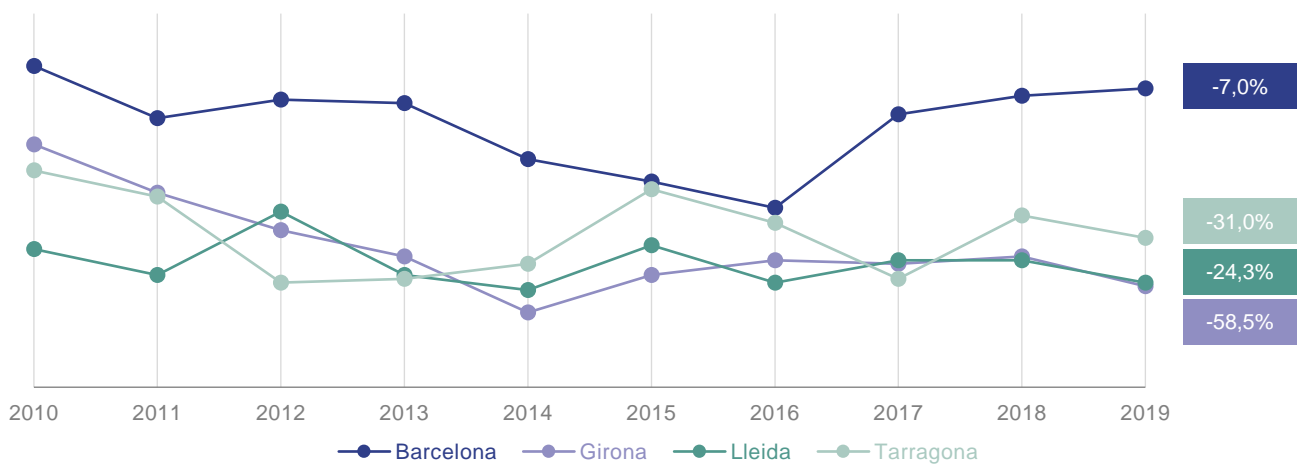
En Tarragona, pendent eth 2017 se registrèren 29 víctimes mortaus a 24 ores, ua des valors mès baishes deth periòde, mès pendent eth 2018 i auec un repunt de mortalitat damb 46 víctimes mortaus e eth 2019 s'artenhec abaishar de nau aguesta chifra, enquia 40.

En Lhèida, es víctimes mortaus eth 2019 se redusissen enquia 28, un 24,3 % mens per rapòrt ath 2010.

En Girona, es víctimes mortaus se redusiren fòrça, enquia arribar ath minim deth periòde, en tot registrar eth 2014 solament 20 víctimes. Era reduccion entath periòde 2010-2019 ei era mès significativa, damb un 58,5 %.

Evolucion deth nombre de víctimes mortaus a 24 ores en zòna interurbana Per demarcacion. 2010-2019

Girona experimente era reduccion mès significativa en zòna interurbana

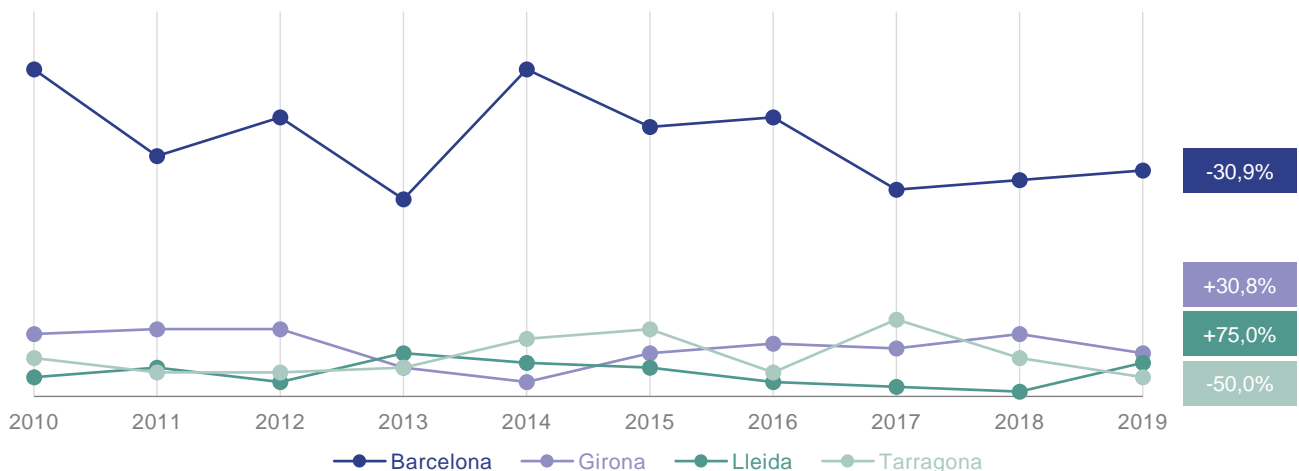


En zòna urbana, era demarcacion de Barcelona, qu'ei era que concentre un nombre mès naut de víctimes mortaus, redusís en un 30,9 % es mòrti a 24 ores dempús deth 2010, e passe de 68 a 47, maugrat que se n'obsèrven increments dempús deth 2018.

En Girona es víctimes mortaus a 24 ores en hilat urban se redusissen un 30,8 % dempús deth 2010 e en Tarragona un 50 %, deth temps qu'en Lhèida passen de 4 a 7, un increment deth 75 %.

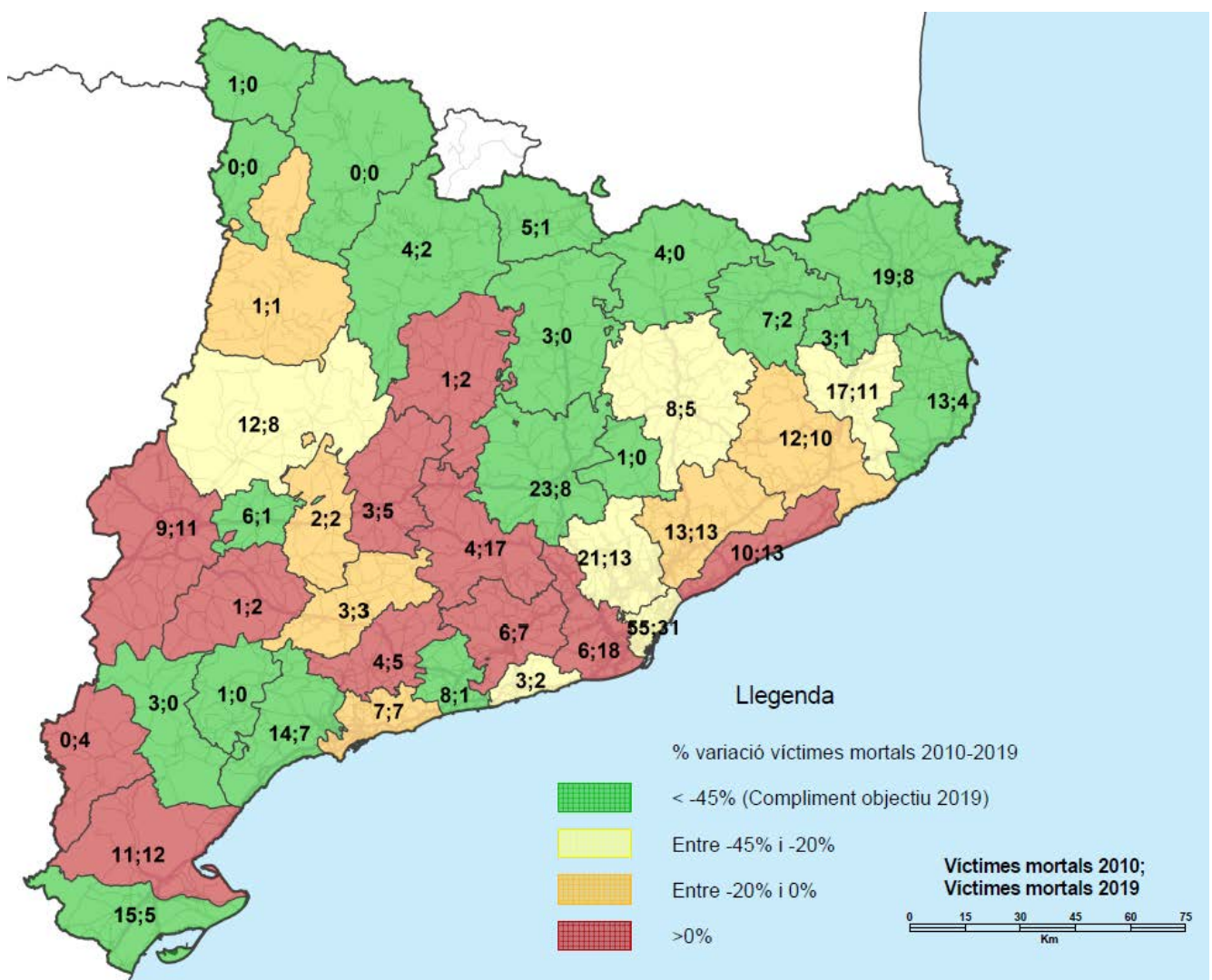
Evolucion deth nombre de víctimes mortaus a 24 ores en zòna urbana 2010-2019

Lhèida registre er augment mès significatiu en zòna urbana



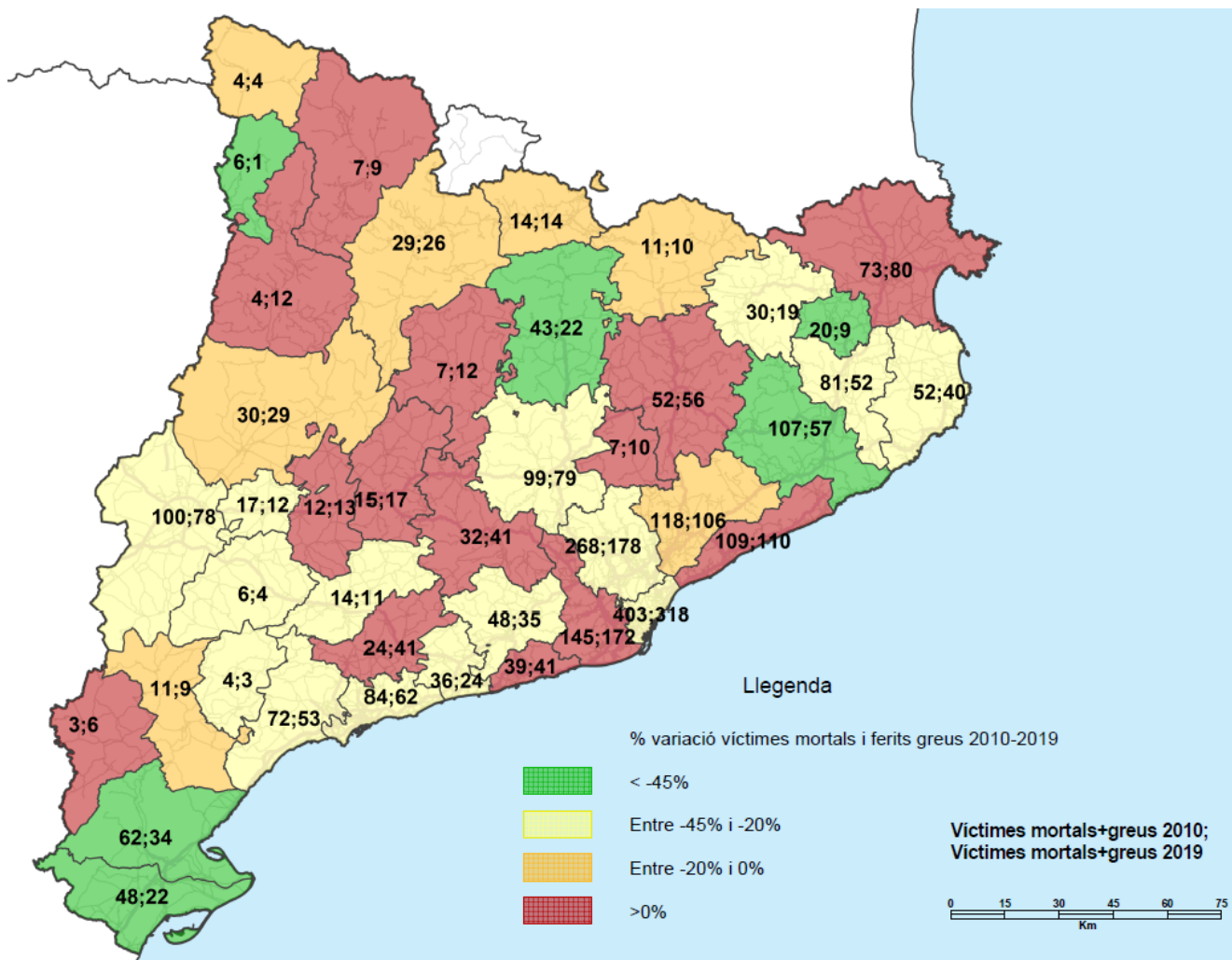
En tot analisar eth compliment des objectius de reduccion de victimes mortaus per comarques, s'observè ua cèrta melhora per çò qu'ei dera analisi anteriora deth periòde 2010-2018. I a un nombre més naut de comarques en verd (19 comarques complissen er objectiu -45 % de variacion de victimes mortaus 2010-2019) e un nombre més baish de comarques en ròi (11 comarques damb increment de victimes entath periòde 2010-2019).

Variacion de victimes mortaus 2010-2019 e grad de compliment der objectiu



En tot ahíger-i es victimes herides grèus, s'observè tanben ua cèrta melhora per çò qu'ei dera analisi anteriora deth periòde 2010-2018. Non i a més comarques en verd més òc que i a un nombre més baish de comarques en ròi (14 comarques damb increment de victimes entath periòde 2010-2019).

Variacion de víctimes mortaus e herides grèus 2010-2019

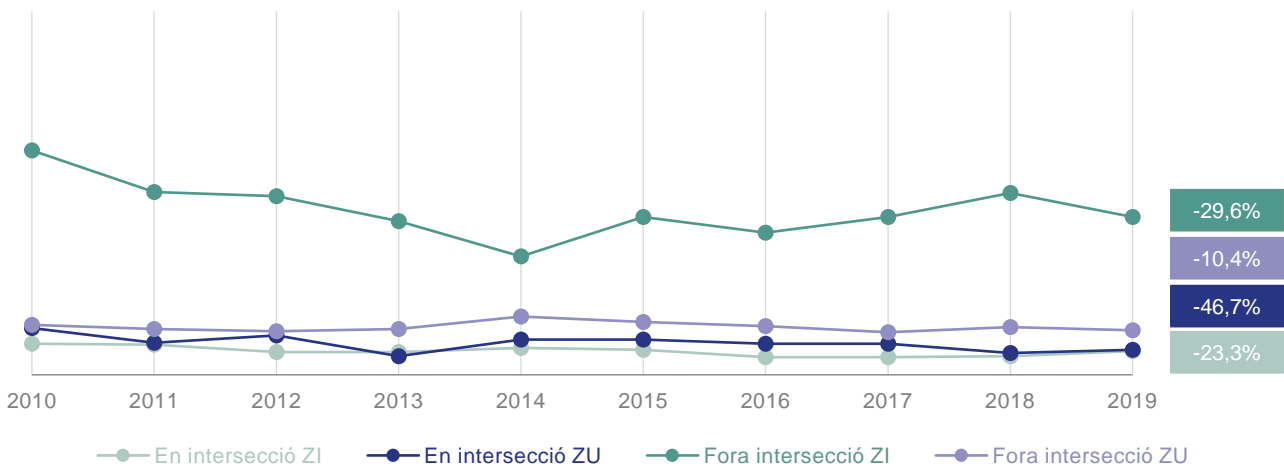


Interseccions

Es interseccions representen punts conflictius per rapòrt as sinistres viaris, a on s'an registrat 23 víctimes mortaus en zòna interurbana e 24 en zòna urbana, maugrat qu'era major part des víctimes mortaus se produsissen dehòra d'interseccion, e peth prumèr còp dempús deth 2016 s'obsèrve ua baishada per cò qu'ei der an anterior.

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

Reducció general de víctimes mortals en interseccions



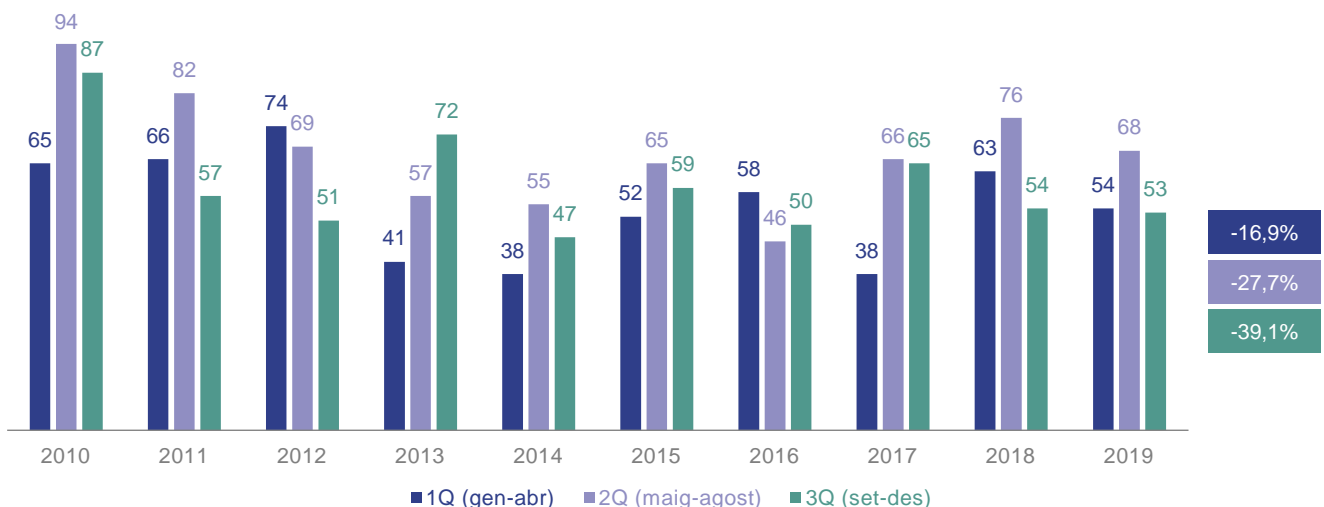
Període temporau

Entara anàlisi temporau dera accidentalitat, s'agropen es mesi per quadrimèstre e se compare era evolució annau dera distribució des víctimes mortals en període 2010-2019.

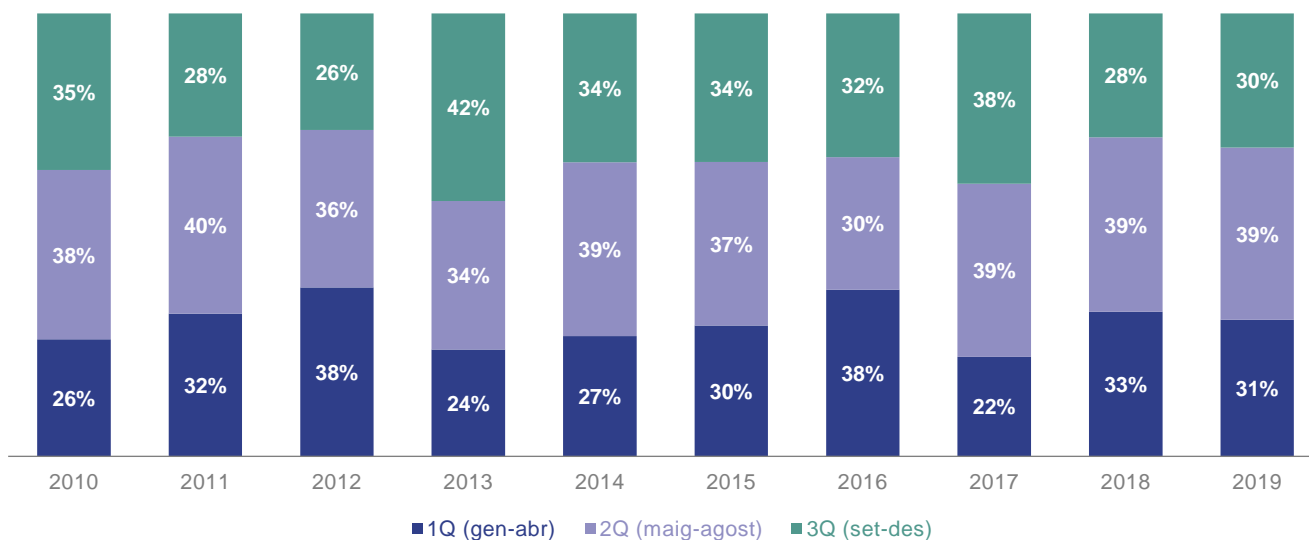
En zòna interurbana, generalment eth quadrimèstre damb eth nombre més naut de víctimes ei eth dusau, qu'englòbe es mesi d'ostiu. En 2019 s'a artenhet d'abaishar eth nombre de víctimes mortals a 24 hores per rapòrt ath 2018, que siguec eth peyor ostiu dempús deth 2011. Eth quadrimèstre damb ua reducció més significativa de víctimes a estat eth tresau, damb ua baishada deth 39,1 %.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimèstre. 2010-2019. Zòna interurbana

En tresau trimèstre ei quan se redusissen més víctimes mortals en zòna interurbana



Evolució deth nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019.
Zòna interurbana

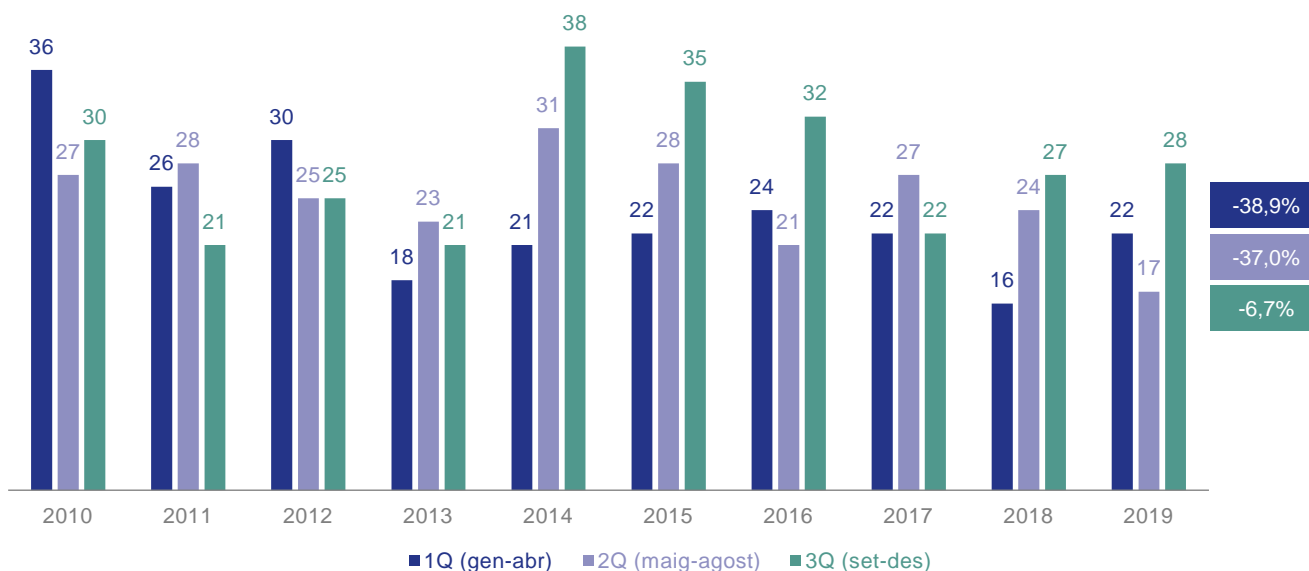


En zòna urbana s'observa depús deth 2014 ua clara concentració deth nombre de víctimes mortals en tresau quadrimestre (a excepció der an 2017), que s'an redusís solament un 6,7 % entre 2019 e 2010.

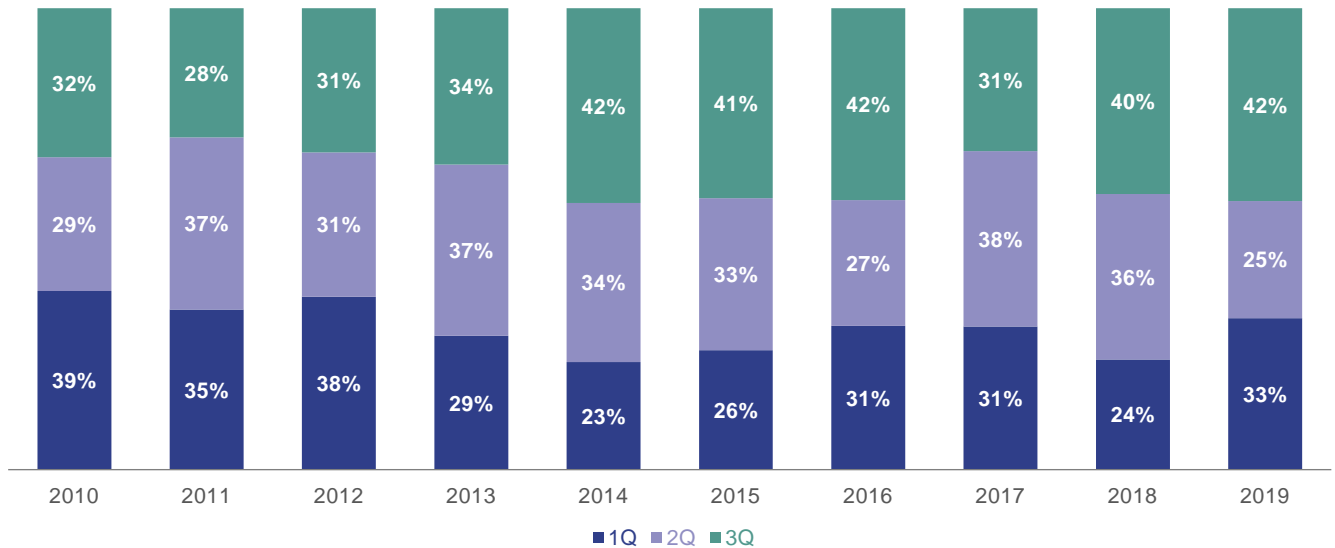
Eth primèr e eth dusau quadrimestre experimenten disminucions considerables depús deth 2010 (38,9 % e 37 %, respectivament).

Evolució deth nombre de víctimes mortals a 24 hores segons quadrimestre. 2010-2019.
Zòna urbana

En primèr trimèstre ei quan se redusissen més víctimes mortals en zòna urbana



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



Dia dera setmana

En l'any 2019, en zona interurbana, el 44 % de les víctimes mortals se produïren en un dia de descans (dissabte i diumenge), quan hi havia una mobilitat no obligada. En zona urbana, el percentatge de víctimes mortals en un dia de descans és del 25 %.

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



Periòde deth dia

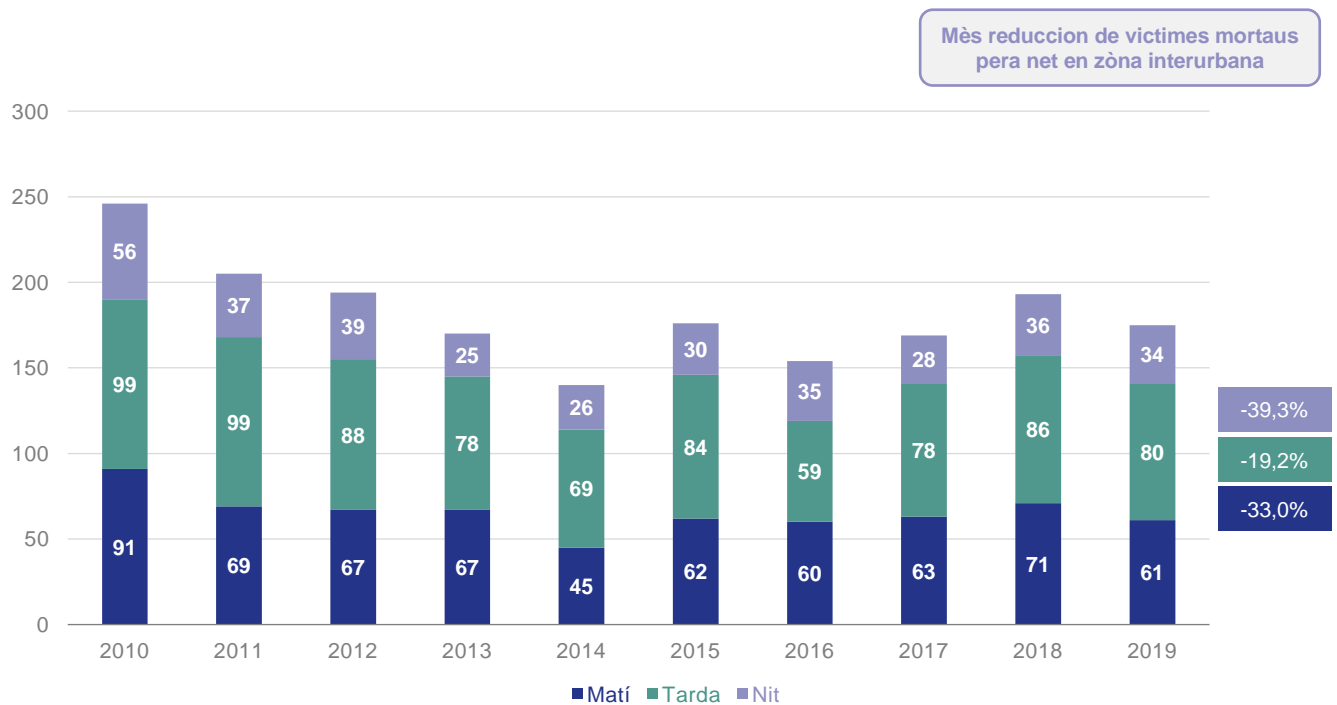
Seguidament se mòstren es distribucions de víctimes segons eth moment deth dia, en tot considerar:

- Maitin: 6.00 a 14.00 ores
- Tarde: 14.00 a 22.00 ores
- Net: 22.00 a 6.00 ores

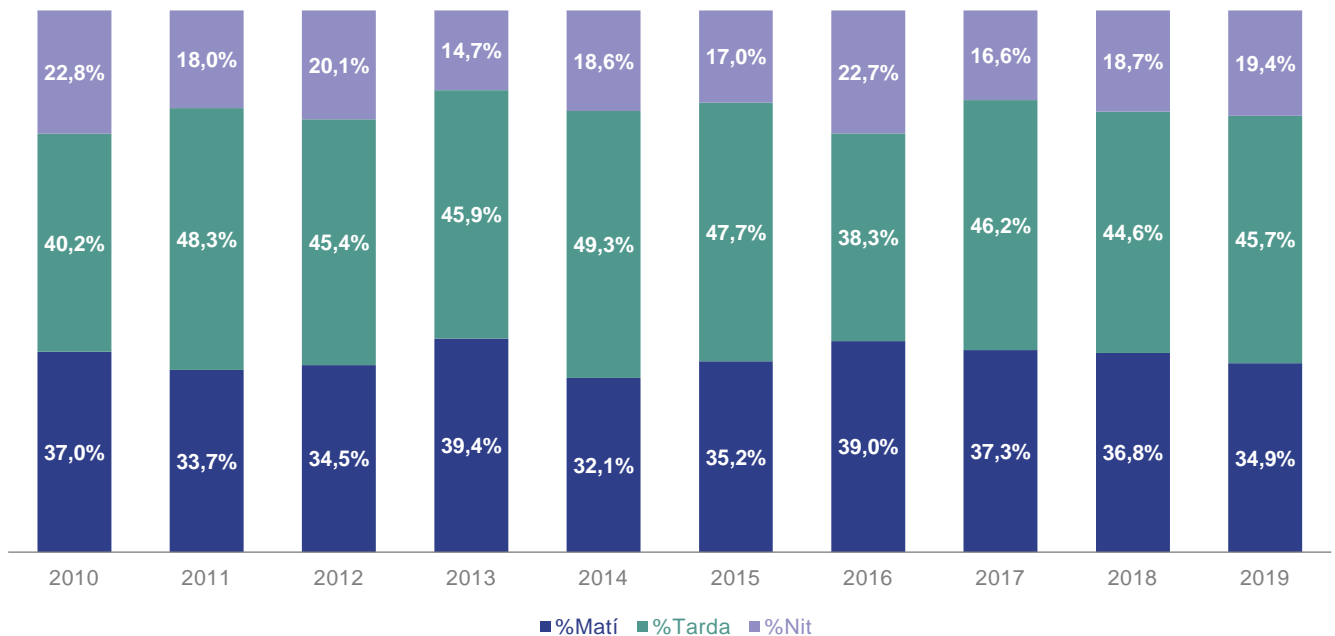
En zòna interurbana, era proporcion mès grana de víctimes mortaus a 24 ores se produsís en orari de tarde, e s'obsèrve un increment dempús deth 2016, que passe de 59 víctimes eth 2016 a 80 eth 2019, mès per çò qu'ei der an 2018 s'a produsit ua reduccion de 6 víctimes mortaus.

Es reduccions mès importants en periòde 2010-2019 s'an produsit er orari de maitin e net, damb ues reduccions deth 33 % e eth 39,3 %, respectivament.

Victimes mortaus a 24 ores segons eth moment deth dia. 2010-2019.
Zòna interurbana



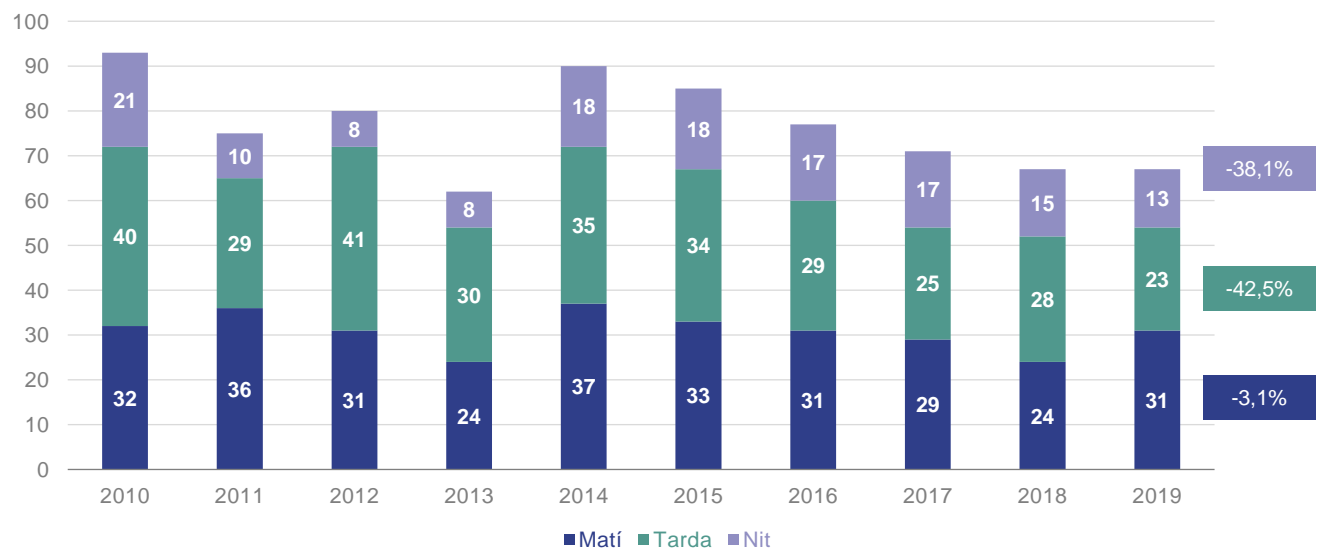
Proporcion de víctimes mortaus a 24 ores segons eth moment deth dia. 2010-2019.
Zòna interurbana



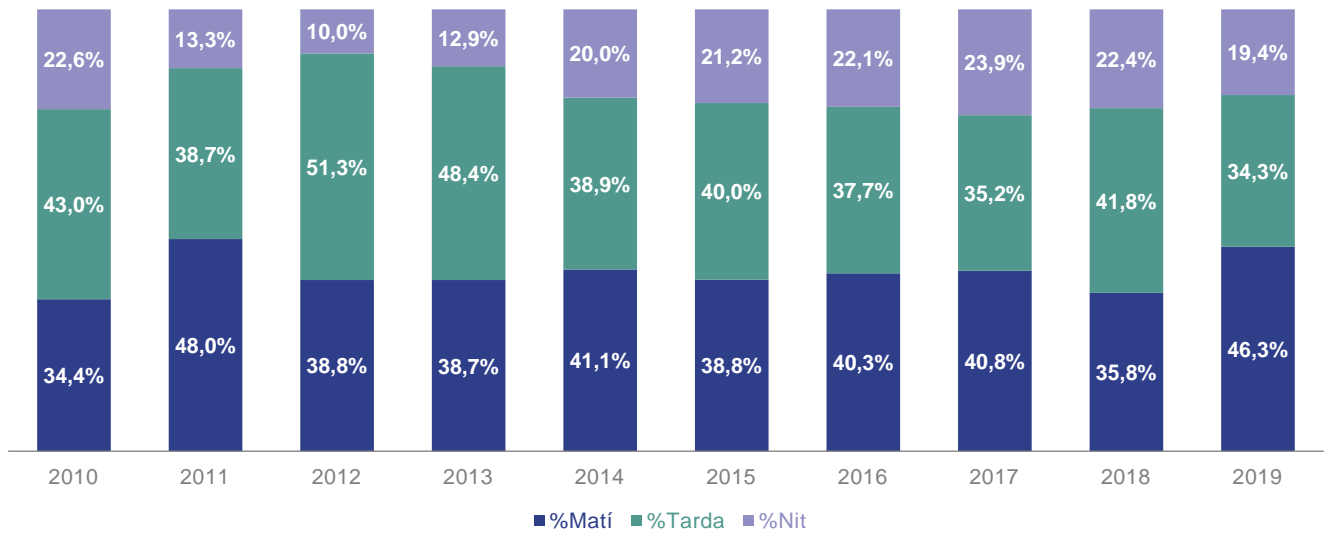
En zòna urbana, era proporcion més grana de víctimes mortaus a 24 ores s'a anat transportant dera tarde cap ath maitin. Atau, eth 2019, eth 46,2 % de víctimes mortaus s'acumulen peth maitin. En periòde 2010-2019 eth nombre de víctimes mortaus se redusís un 3,1 % peth maitin, un 42,5 % pera tarde e un 38,1 % pera net.

Victimes mortaus a 24 ores segons eth moment deth dia. 2010-2019.
Zòna urbana

Major reduccion de víctimes mortaus pera tarde en zòna urbana



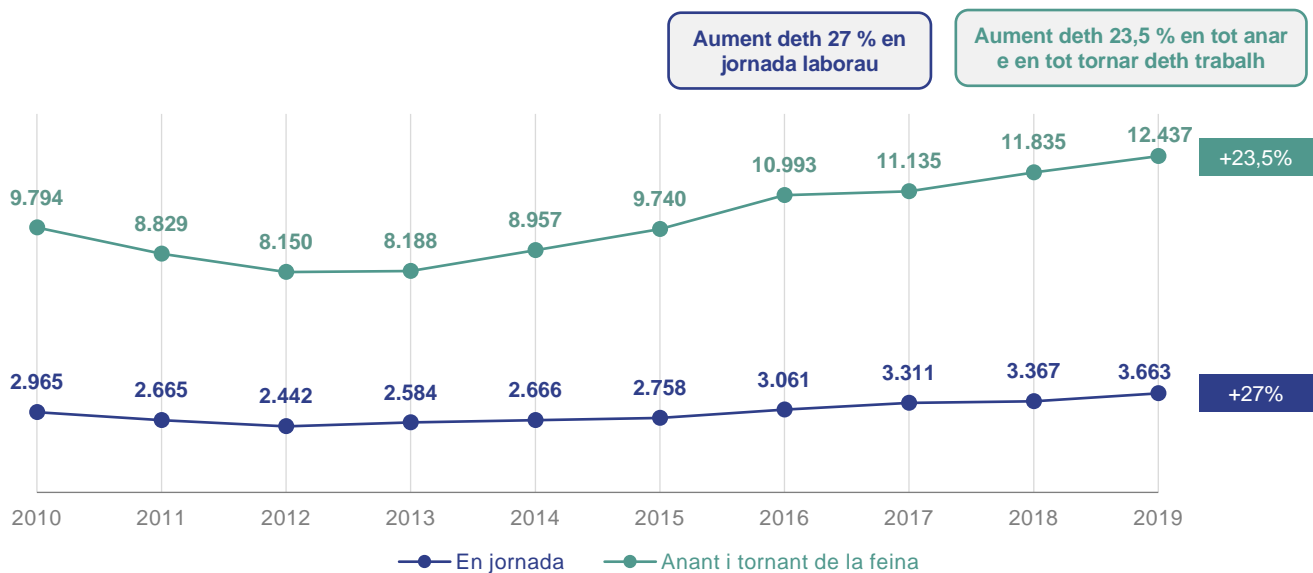
Proporcion de víctimes mortals a 24 hores segons eth moment deth dia. 2010-2019.
Zòna urbana



Accidents laboraus de transit

Fòrça persones hèn desplaçaments per motius laboraus, ja sigue entà anar e tornar deth lòc de trabalh o es derivadi dera activitat laborau. Es donades d'accidentalitat disponibles meten en evidència qu'es accidents laboraus de transit aumenten entath periòde 2010-2019 un 27 % en jornada e 23,5 % en tot anar e en tot tornar deth trabalh.

Evolucion des accidents laboraus de transit en Catalonha. 2010-2019



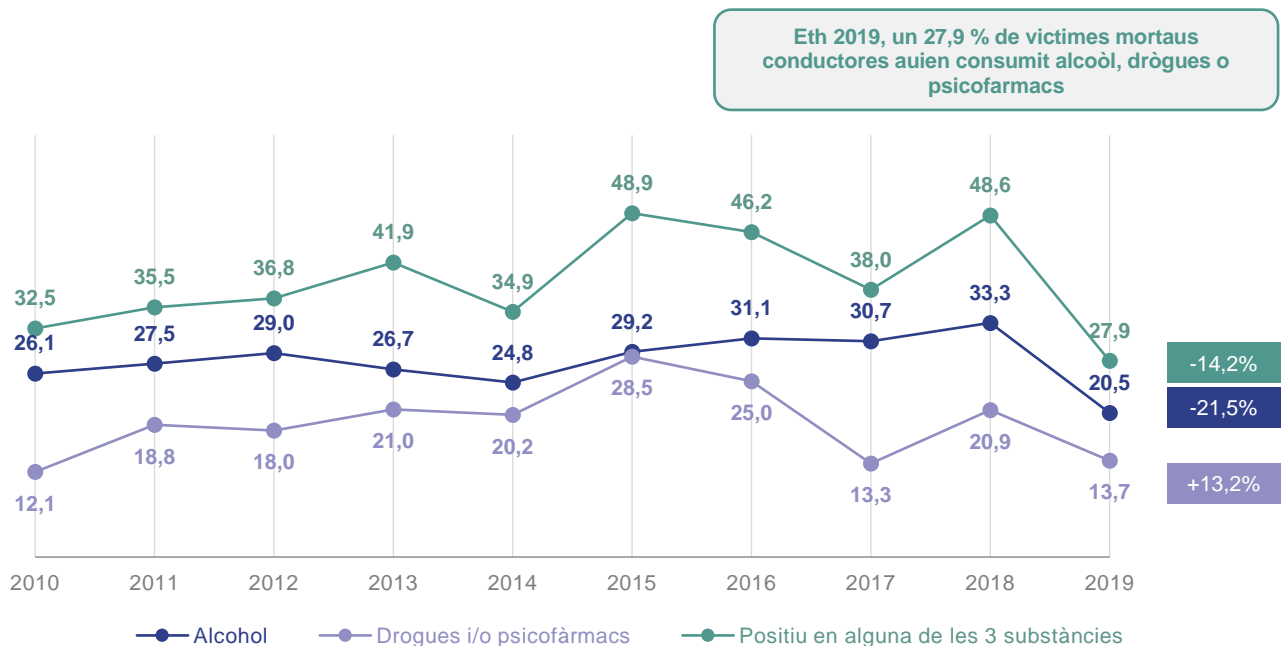
Factors de risc concurrenti

Alcoòl e autes drògues

Eth percentatge de positius en alcoòl, autes drògues e psicofarmacs en víctimes mortaus conductores en sinistres viaris a aumentat fòrça en periòde 2010-2018, mès peth primèr còp en 9 ans, eth 2019, s'a arrenhut a rebaisnar aguesta valor.

Eth 2019, eth 27,9 % des víctimes mortaus conductores en sinistres viaris dèren positiu en bèra ua des 3 substàncies, deth temps qu'eth 2010 aguesta valor ère eth 32,5 %.

Evolucion toxicologica (% personas conductores mòrtas damb substàncies detectades). 2010-2019.



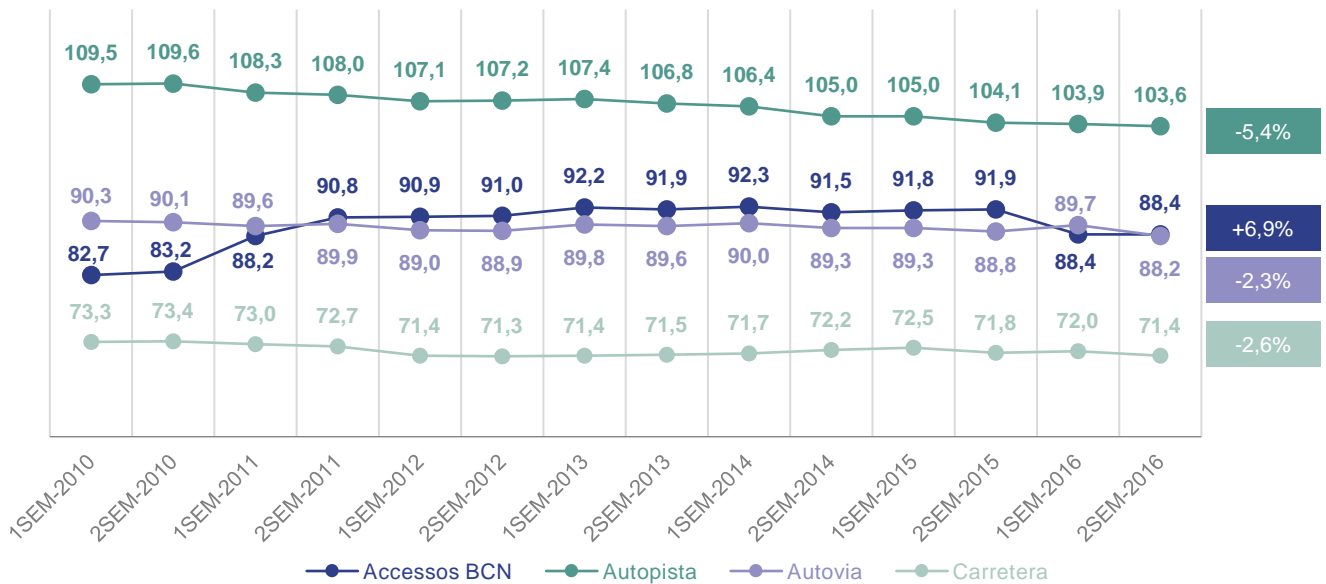
Velocitat

En generau, era velocitat mejana en hilat interurban s'a anat en tot redusir dempús deth 2010, sustot enes autopistes, pera implementacion de mesures de contraròtle dera velocitat.

Conduir a ua velocitat inadequada ei era causa deth 7,36 % d'accidents enes carretèras catalanes eth 2019, segons er Anuari estadistic d'accidents de transit en Catalonha de 2019.

Seguidament se mòstre un grafic damb era evolucion des velocitats mejanes en hilat interurban de Catalonha damb es darrères donades disponibles:

Evolution des velocitats mejanes en hilat interurban. Catalonha 2010-2016

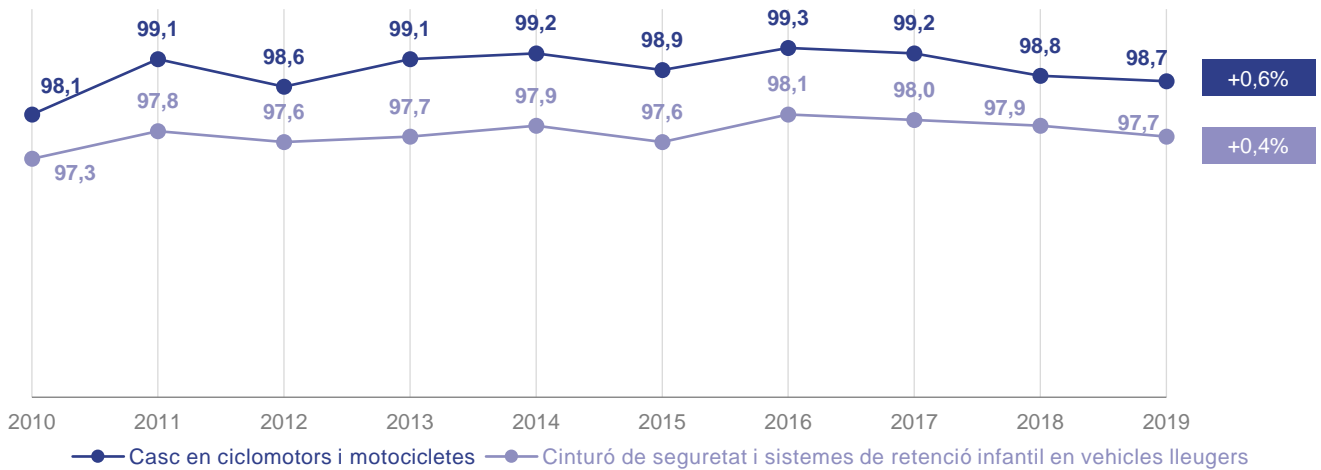


Per çò qu'ei dera zòna urbana, se da ua reduccion dera velocitat de circulacion, ena linha des darrères modificacions legislatives ath respècte e damb ua extension mès grana des zònes de pacificacion deth transit en encastre urban entà hèr uns pòbles e ciutats mès adaptadi ara poblacion que i viu e en tot potenciar es desplaçaments damb sistèms sostenibles, damb er objectiu de reduir es atropelhaments e melhorar era qualitat de vida des persones.

Elements de seguretat passiva

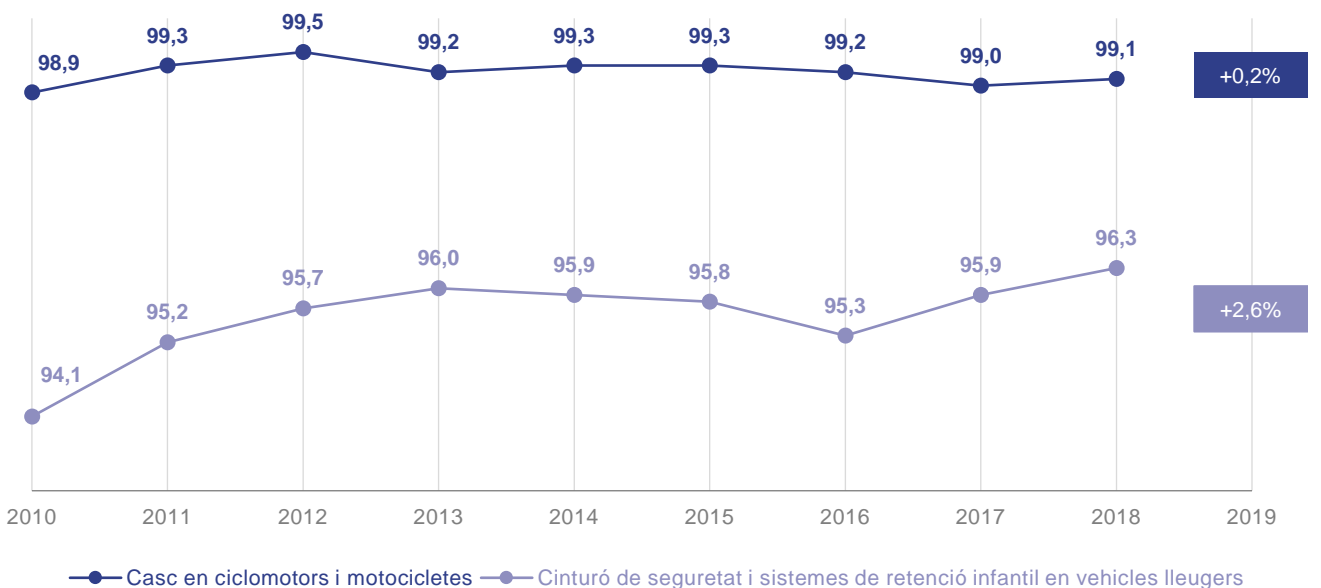
Er usatge des elements de seguretat passiva ei fòrça estenut. En següent grafic se'n mòstre er usatge en zòna interurbana pendent eth periòde 2010-2019.

Usatge des accessoris de seguretat en víctimes d'accident. 2010-2019.
Zòna interurbana



Er usatge dera cencha de seguretat e des sistemes de retencio infantila puge 2,4 punts percentuaus en zòna urbana.

Usatge des accessoris de seguretat en víctimes d'accident. 2010-2019.
Zòna urbana



Distraccions

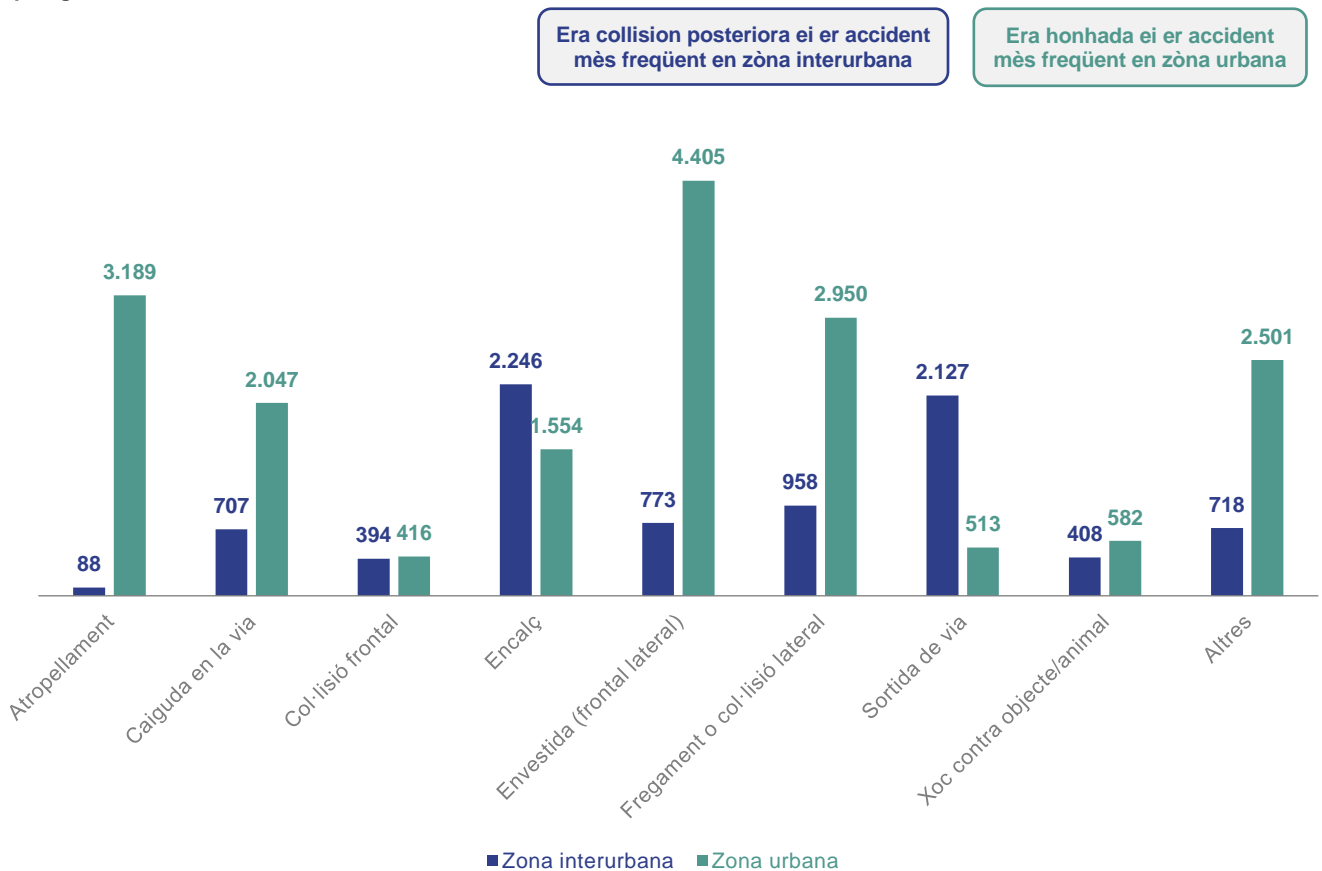
Un factor cada viatge mès comun enes sinistres viàries son es distraccions, sustot es relacionades damb er usatge deth mobil pendent era conduccion. Segons es darrères donades disponibles, es distraccions coma factor concurrent causaven eth 22 % des sinistres viaris produxidi eth 2018. Agust factor, damb tendència creishenta pendent eth darrèr decènni, s'a incrementat eth 2019 miei punt per rapòrt ar an anterior e a passat ath 22,5 %.

Dempús deth Servici Catalan de Transit se trabalhe entà reduir aquest factor de risc, qu'ei fòrça estenuat entre era poblacion e non s'arture de créisher, e per açò cau trabalhar-i d'ua manèra especiau. Eth SCT coordine damb es policies de transit era realizacion de dues campanhes annaus de contraròtle des distraccions ena conduccion. Çò que s'avalore principauement son es distraccions per tòrt de pantalhes visuaus incompatibles damb era atencion permanenta ara circulacion, ja sigue telefonia mobila o sistèmes de comunicacion diuèrsa.

Tipologia d'accidents

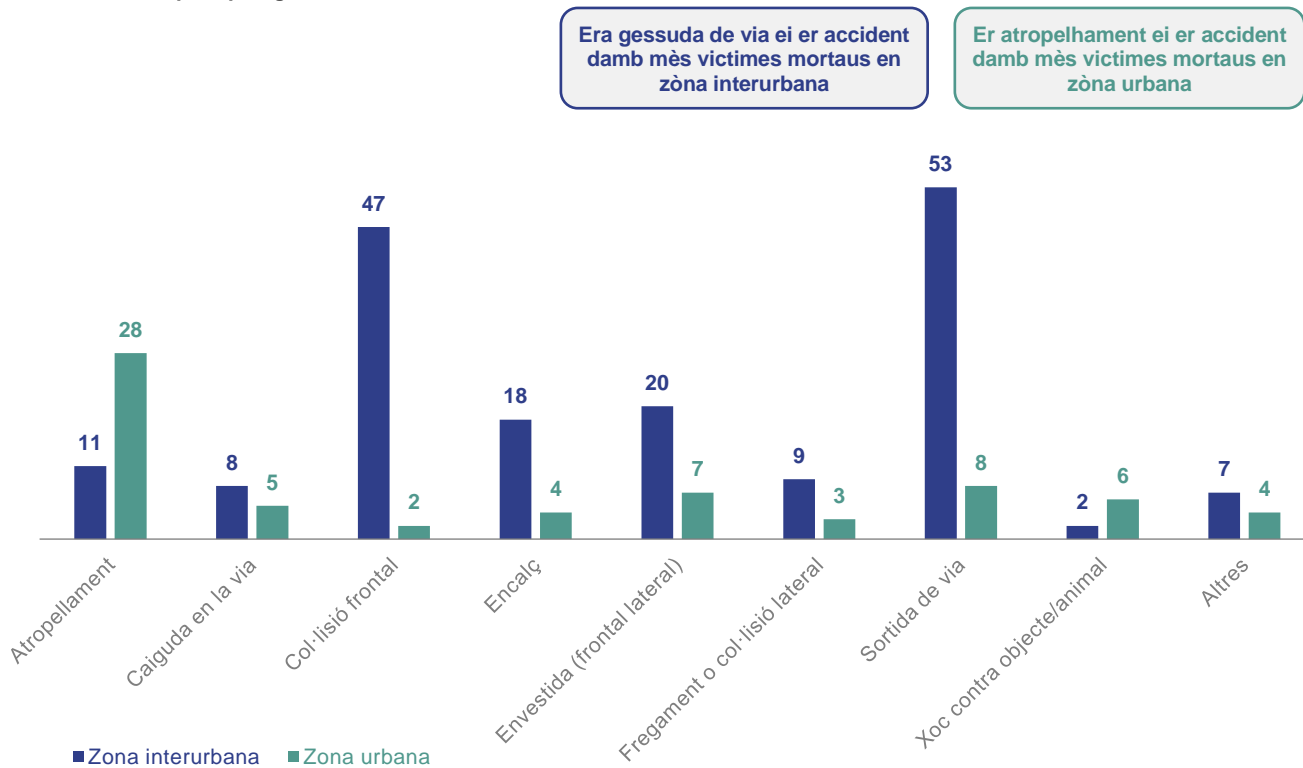
En tot analizar donades deth 2019, es sinistres viaris més predominanti en zòna interurbana son era collision posteriora e era gessuda de via. Per contra, en zòna urbana son més nombrosi era honhada, er atropelament e eth fretament o collision laterau.

Tipologia d'accidents. 2019



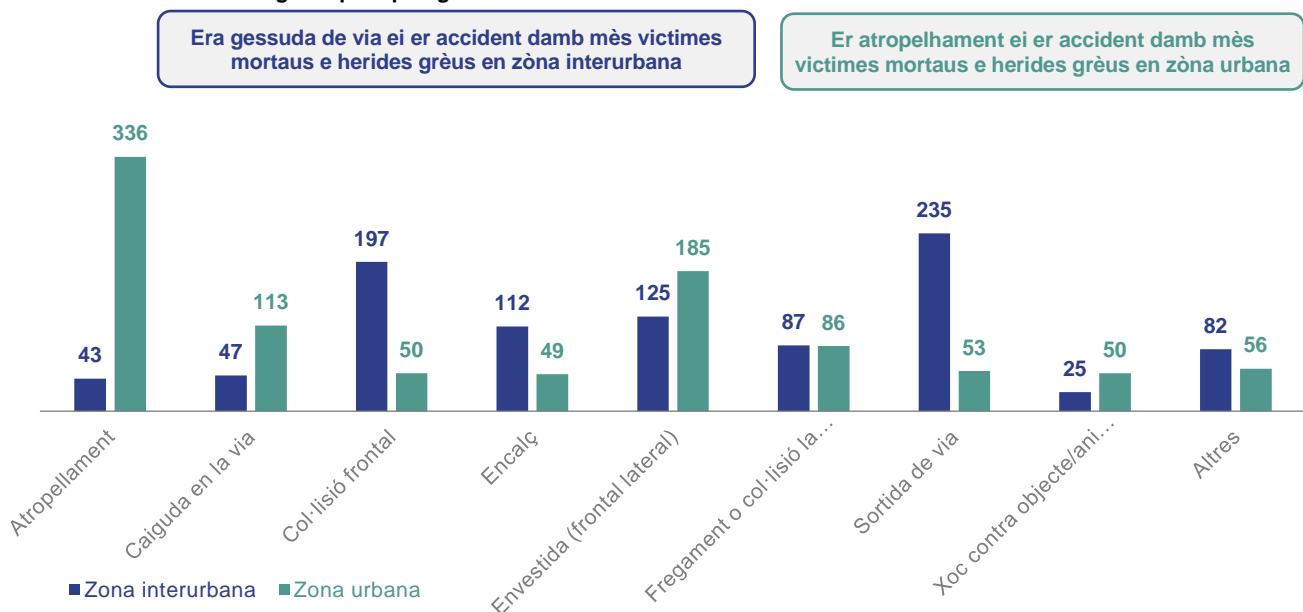
Per çò qu'ei des victimes mortaus, en zòna interurbana es sinistres viaris més perilhosi son era collision frontau e era gessuda de via. Per contra, en zòna urbana destaquen es atropelaments.

Victimes mortaus per tipologia d'accidents. 2019



Se se consideren tant es víctimes mortaus a 24 ores coma es grèus, en zòna interurbana es sinistres viaris més perilhosi contunhen d'èster era collision frontau e era gessuda de via. Per contra, en zòna urbana destaquen es atropelaments e era honhada.

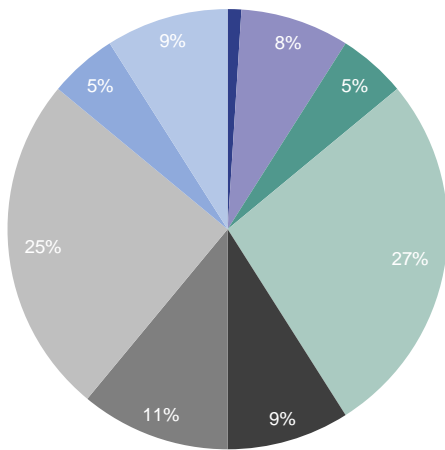
Victimes mortaus e herides grèus per tipologia d'accidents. 2019



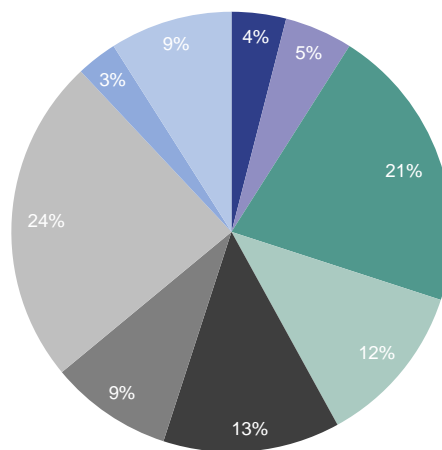
En zona interurbana, era col·lisió frontau solament representa eth 5 % des sinistres viaris, mès eth 21 % des victimes.

Era col·lisió posteriora, per contra, ei un des sinistres viaris mès comuns (27 %), mès non representa ua proporció tan elevada de victimes (12 %).

Sòrta d'accident



Victimes mortaus e herides grèus. Zona interurbana

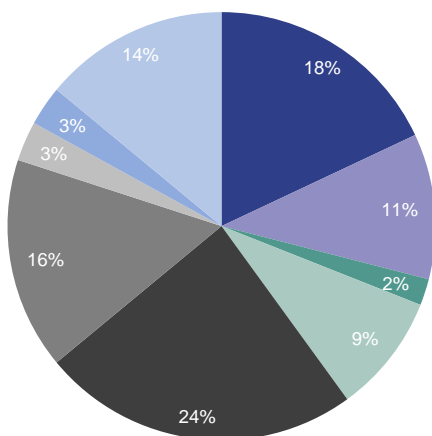


- Atropellament
- Caiguda en la via
- Col·lisió frontal
- Encaç
- Investida
- Fregament
- Sortida de via
- Xoc contra objecte/animal
- Altres

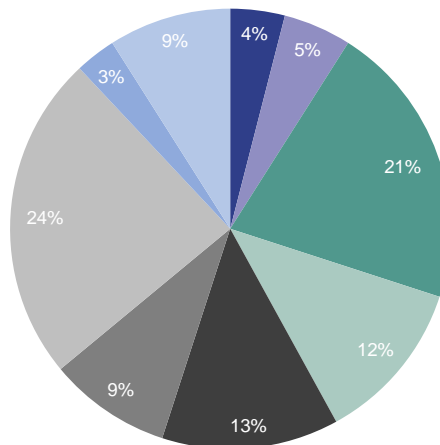
En zona urbana, es atropellements solament representen un 18 % des sinistres viaris, mès eth 34 % des victimes.

Eth fregament o col·lisió laterau, per contra, representa un 16 % deth totau de sinistres viaris, mès solament un 9 % des victimes.

Sòrta d'accident



Victimes mortaus e herides grèus. Zona urbana



- Atropellament
- Caiguda en la via
- Col·lisió frontal
- Encaç
- Investida
- Fregament
- Sortida de via
- Xoc contra objecte/animal
- Altres

CONCLUSIONS



Víctimes mortals
i ferides greus

Víctimes mortaus e herides grèus

Er any 2019 se registrèren 242 víctimes mortaus a 24 ores: 175 en hilat interurban e 67 en via urbana. **Per rapòrt ath 2010, era reduccion des víctimes mortaus a 24 ores ei deth 28,6 %**, damb es madeishes reduccions en zòna interurbana que en zòna urbana (28 %)

En agregar ath nombre de víctimes mortaus a 24 ores es herides grèus, i a reduccions lentes en zòna urbana (-8,4 %) e mai significatives en zòna interurbana (-25,4 %) per rapòrt ath 2010.



Sinistres amb víctimes

Gravetat

Eth nombre de sinistres viaris damb víctimes s'a mantengut enes darrèri ans, mès a aumentat un 10,3 % eth 2019 per rapòrt ath 2010. I a mès deth doble de sinistres viaris en zòna urbana qu'en interurbana. Er increment deth nombre de sinistres damb víctimes se deu principaument **ar increment des sinistres viaris leugèrs**, qu'an aumentat un 12,4 % per rapòrt ath 2010. Es sinistres viaris leugèrs representen eth 2019 un 93,5 % des sinistres viaris damb víctimes (91,8 % eth 2010).



Sinistres lleus

A compdar deth 2010 s'observa ua reduccion deth ràtio de víctimes mortaus a 24 ores en relacion damb eth totau de sinistres damb víctimes, tant en zòna urbana (-36,7 %) coma en interurbana (-31,2 %). S'artenh de tornar ara tendéncia ara baisha dempús deth repunt en zòna interurbana experimentat eth 2018.



Ràtio víctimes mortals

Sòrta de transpòrt e collectius vulnerables

En zòna interurbana, eth mejan de transpòrt que registre mès víctimes mortaus a 24 ores ei eth **torisme/tot terren**, damb 85 víctimes er any 2019 e damb ua reduccion deth 40,1 % per rapòrt ath 2010, en tot corregir atau eth repunt deth 2018.



Víctimes mortals turisme
/ tot terreny

En zòna urbana, destaque eth gran descens deth 63,7 % des víctimes mortaus a 24 ores que se desplacen en torisme e tot terren en període 2010-2019.



Víctimes mortals camió
i furgoneta

Per çò qu'ei des víctimes mortaus e herides grèus, eth 2019 s'artenh era chifra mès baisha pendent eth període 2010-2019 en torisme e tot terren, damb un descens deth 30,3 % per rapòrt ath 2010 e un descens d'un 27,3 % en camion e forgoneta.

Focalizant era analisi pes **grops de risc identificadi**, aguesti son: **pedons: >74 ans; ciclistes: entre 45-64 ans, motoristes: entre 25-54 ans, usatgèrs de ciclomotor: entre 15-24 ans, en torisme e tot terren: entre 15-24 ans e es veïculs pesants: entre 35-54 ans.**



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

Pedons

Se redusissen un 36,8 % es víctimes mortaus que son pedons eth 2019 per rapòrt ath 2010, en **zòna interurbana** (de 19 a 12). Tanben cau destacar era reduccion d'un 44,4 % des víctimes mortaus e herides grèus (de 81 a 45).

En zòna urbana, es víctimes mortaus pedons eth 2019 son 29. Entath periòde 2010-2019, ven fòrça destacable eth sòn descens damb ua reduccion d'un 35,6 % (de 45 a 29). Per contra, era reduccion de víctimes mortaus e herides grèus ei mès baisha (-13,5 %).

Eth grop d'edat damb mès víctimes mortaus e herides grèus pedons son es persones mès granes de 74 ans.

Eth 95 % des sòrtes de sinistres viaris qu'includissen ua víctima mortau o herida grèu pedona ei er atropelhament. E aguesta sòrta de sinistre viari se produsís en quasi un 90 % des casi en zòna urbana.

Ciclistes

Es víctimes mortaus en bicicleta en **zòna interurbana** aumenten de 7 eth 2010 a 9 eth 2019. Per çò qu'ei deth nombre de víctimes mortaus e herides grèus, destaque er increment d'un 32,1 % entath periòde 2010-2019 (de 56 a 74).

En zòna urbana, eth nombre de víctimes mortaus ciclistes augmente d'1 a 5 per rapòrt ath 2018 e se manten constant per rapòrt ath 2010.

D'un aute costat, entath periòde 2010-2019 en zòna urbana s'incrementen un 73,5 % es víctimes mortaus e herides grèus en bicicleta.

Eth grop de joeni ciclistes d'entre 15 e 24 ans ei eth grop que presente mès víctimes mortaus, e eth talh entre 45 a 54 ans ei eth de mès persones herides grèus.

Motoristes

Es víctimes mortaus en motocicleta/ciclomotor er an 2019 en zòna interurbana an estat 49 e **aumenten un 19,5 % eth 2019 per rapòrt ath 2010.** I a ua petita reduccion eth 2019 per rapòrt ath 2020 des víctimes grèus e mortaus, maugrat qu'ei fòrça baisha, d'un 5 %.

En zòna urbana, per çò qu'ei des víctimes mortaus i a un augment important per rapòrt ath 2018, maugrat qu'en tot auer en compde tot eth periòde 2010-2019, eth descens ei deth 6,9 %.

Era reduccion de víctimes mortaus e herides grèus en motocicleta e ciclomotor entath periòde mencionat ei d'un 8,1 %.

Eth grop mès vulnerable des motoristes se tròbe enes persones d'entre 45 e 54 ans, maugrat qu'eth nombre de víctimes mortaus e herides grèus ei fòrça elevat tanben entre es 25 e es 44 ans.



Victimes mortals homes



Victimes mortals dones



Victimes mortals i ferides greus en ciclistes i motoristes homes



Els homes cometen infraccions més perilloses que les dones



Victimes mortals a tot Catalunya

Perspectiva de gènere

I a enquia **3,8 còps més víctimes mortals òmes que hemnes**. Er increment de víctimes mortals a 24 ores dempús deth 2016 ei degut as òmes (28,9 %), per çò qu'es víctimes mortals hemnes baishen.

En zòna interurbana i a 3 còps més heridi grèus òmes que hemnes. Per contra, en zòna urbana aguesta proporcion ei de pòc més deth doble.

En tot comparà'c damb donades de mobilitat (EMEF 2019), s'obsèrve coma eth ràtio de nombre de víctimes mortals per desplaçament ei sensiblement menor en hemnes qu'en òmes.

En pedons, destaquen es proporcions de víctimes d'edat auançada. Es òmes de més de 74 ans representen eth 3,7 % dera poblacion e, per contra, eth 13,1 % des víctimes mortals. En cas des hemnes, eth 13,4 % son víctimes de més de 74 ans, maugrat que representen eth 5,6 % dera poblacion.

Era proporcion més grana de víctimes mortals e herides grèus en bicicleta son òmes d'entre 35 e 64 ans (45,8 %). Maugrat qu'es òmes empleguen 4 còps més era bicicleta qu'es hemnes, i a 6 còps més víctimes mortals e grèus òmes que hemnes.

En tot considerar es víctimes mortals e grèus **en motocicleta e ciclomotor, prevau eth caràcter masculin en perfil des víctimes**, e destaque sustot eth grop d'entre 45 e 54 ans (22,3 % des víctimes) e entre 25 e 34 ans (18,1 %). Coma en cas des bicicletes, es òmes van 4 còps més en mòto qu'es hemnes e, per contra, i a 6 còps més de víctimes mortals e grèus òmes que hemnes.

En torisme/tot terren, destaquen en generau més es víctimes òmes que hemnes, maugrat que segons era EMEF deth 2019 es òmes conduissen torismes 1,2 còps més qu'es hemnes e, per contra, i a 1,6 còps més de víctimes mortals e grèus òmes que hemnes.

Per çò qu'ei des principaus infraccions que se cometen ena conduccion, en 2019, observam qu'es òmes amien a tèrme infraccions més perilhoses qu'es hemnes, coma aqueres en relacion damb er excès de velocitat deth temps qu'enes hemnes son més elevades es infraccions de sòrta administrativa coma es relatives ara matriculacion e condicions tecniques deth veïcul o ara assegurança obligatòria.

Localizacion

Per demarcacions, destaque er increment de víctimes mortals a 24 ores en hilat interurban de **Barcelona** a compdar deth 2016, que passen de 48 a 80 (maugrat era reduccion globau deth 7 % entath periòde 2010-2019).

En **Tarragona**, pendent eth 2017 se registrèren 29 víctimes mortals a 24 ores, ua des valors més baishes deth periòde, més pendent eth 2018 i auec un repunt de mortalitat damb 46 víctimes mortals e eth 2019 s'artenhec a abaishar de nau aguesta chifra, enquia 40.

En **Lhèida**, es víctimes mortals eth 2019 se redusissen enquia 28, un 24,3 % mens per rapòrt ath 2010.

En **Girona**, es víctimes mortaus se redusiren fòrça, enquia arribar ath minim deth periòde, registrat eth 2014 damb solament 20 víctimes. Era reduccion entath periòde 2010-2019 ei era mès significativa, damb un 58,5 %.



Víctimes mortals a l'estiu en zona interurbana



Víctimes mortals en cap de setmana en zona interurbana el 2019

Periòde temporau

En zòna interurbana, generaument eth quadrimèstre damb eth nombre mès naut de víctimes ei eth dusau, qu'englòbe es mesi d'ostiu. Ath delà, eth 2018 resultèc èster eth peyor ostiu dempús deth 2011 e eth 2019 a baishat de nau era valor.

Er an 2019, en zòna interurbana, eth 44 % des víctimes mortaus se produsissen era dimenjada (dissabte e dimenge), quan i a era mobilitat non obligada.

En zòna interurbana, era proporcion mès grana de víctimes mortaus a 24 ores se produsís en orari de tarde. En zòna urbana, es ans 2016 e 2017 mès deth 40 % des víctimes mortaus se concentrèren en orari de maitin, deth temps qu'en 2018 quasi eth 42 % se produsissen en orari de tarde. Eth 2019 se torne ara tendéncia anteriora, e eth 46,3 % des víctimes s'acumulen en periòde deth maitin.



Accidents laborals

Accidents laboraus de transit

Es accidents laboraus de transit **augmenten entath periòde 2010-2019** un 27 % en jornada e un 23,5 % en tot anar e en tot tornar deth trabalh.



Positius 2010-2018



Positius 2019



Excés de velocitat i distraccions

Factors de risc concurrenti

Eth percentatge de positius en alcoòl, autes drògues e psicofarmacs en conductors mòrti a aumentat fòrça en periòde 2010-2018, mès peth primèr còp en 9 ans, eth 2019, s'a arrenhut a rebaishar aguesta valor. Eth 2019, eth **27,9 % des víctimes mortaus conductores en sinistres viaris dèren positiu** en bèra ua des tres substàncies. Eth 2010 aguesta valor ère deth 32,5 %.

Er usatge des elements de seguretat passiva ei fòrça estenut. Er usatge dera cench de seguretat e des sistèmas de seguretat infantil a puge 2,4 punts percentuaus en zòna urbana.

Er excés de velocitat e es distraccions son factors de risc fòrça destacables sus es quaus cau incidir mès que mès damb er objectiu de redusir era accidentalitat. Er establiment de radars en hilat viari catalan e era realizacion de campanhes de contraròtle dera velocitat e es distraccions ath volant, qu'amien a tèrme annaument es policies de transit en coordinacion damb er SCT, constituïssen ua bona airina de contraròtle d'aguestes conductes de risc.



Atropellaments
i col·lisió frontal

Tipologia d'accidents

Es atropellaments e era collision frontau son es sinistres viaris més greus. En zòna urbana, eth 2019 es atropellaments solament representen un 18 % des sinistres viaris, mès eth 34 % des victimas. Eth fretament o collision laterau, per contra, represente un 16 % deth totau de sinistres viaris, mès solament un 9 % des victimas.

En zòna interurbana, era collision frontau solament represente eth 5 % des sinistres viaris, mès eth 21 % des victimas. Era gessuda dera via represente un 25 % des accidents e un 24 % des victimas e ei era sòrta de sinistre viari que compòrte mès victimas mortaus. Era collicion posteriora, per contra, ei un des sinistres viaris mès comuns (27 %), mès non represente ua proporcion tan elevada de victimas (12 %).

DONADES D'ACCIDENTALITAT DER AN 2020

En aquest dusau apartat se hè ua analisi des donades d'accidentalitat corresponentes ar an 2020, en tot auer en compde es accidents damb victimes produsides en zòna interurbana e en zòna urbana, que permeten observar es variacions dera accidentalitat deth 2020 per rapòrt ath 2019. Tanben s'estudiaràn es donades deth 2020 en relacion damb era sua evolucion per rapòrt ath 2010.

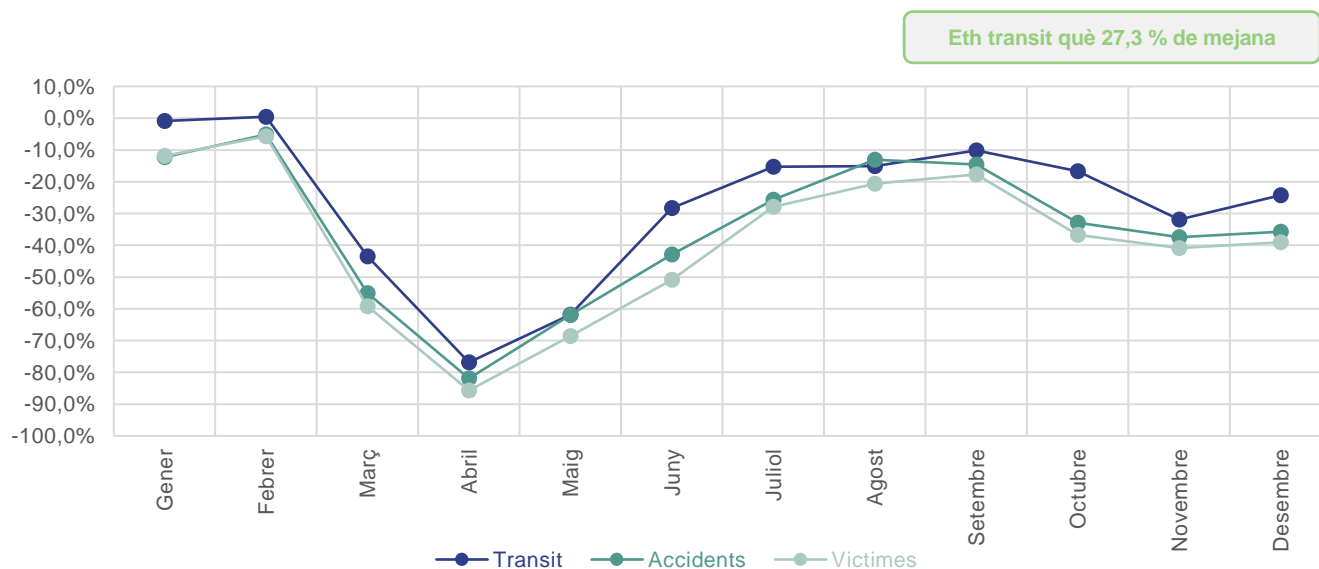
Ara ora d'analisar es donades deth 2020 ei de besonh soslinhar era situacion excepcionala der an 2020 motivada pera pandemia dera COVID-19 e es sòns efèctes sus era mobilitat e coma aquesti an comportat ua reduccion dera accidentalitat viària. Atau donques, es donades deth 2020 se tròben fòrtament condicionades pes restriccions ara mobilitat que caracterizen er an 2020 coma un an atipic e pòc representatiu per çò qu'ei des pautes de mobilitat e, per subrepés, ena d'accidentalitat, non comparabla damb auti ans.

Per açò, calerà analisar-ne es efèctes enes pautes de mobilitat e, ath delà, calerà èster atenti ara evolucion d'aquesti cambiaments entà verificar se, un còp se normalize era situacion de crisi social e sanitària derivada dera pandemia, es naues tendéncies ena mobilitat se consoliden e s'instauren en temps.

Segons es donades des quaus dispause eth Serviç Catalan de Transit, pendent er an 2020 se produxic un descens dera mobilitat deth 25,81 % en relacion damb eth 2019, tant per çò qu'ei dera mobilitat obligada coma era mobilitat en relacion damb er òci e en dimenjada e hestius.

Coma didíem, era diminucion des sinistres viaris eth 2020 ei degut en part ara queiguda qu'experimentèc eth transit per efècte dera pandemia dera COVID-19. Entà analisar aquest efècte, se dispause de donades de transit de 2020 der SCT corresponentes a diuersi punts deth hilat viari de Catalonha:

Variacion deth transit e des accidents e victimes. 2019-2020



Es donades mòstren coma, globaument, eth transit en hilat viari catalan analisat queiguec 27,3 % de mejana, damb puntes enes mesi d'abriu e mai de -77 % e -62 %, respectivament.

Eth descens deth nombre de sinistres viaris e de víctimes totaus siguec fòrça superior, der orde de -35,3 % e -39,3 %, respectivament, atau que se pòt concludir qu'era tendéncia de reduccion dera accidentalitat a estat especiaument positiva eth 2020.

Per dies dera setmana, tau coma s'obsèrve ena taula següenta, aguesta reduccion ei fòrça mès elevada en dissabte e dimenge:

	% var 2019 - 2020
Deluns-dijaus	-20,71 %
Diuendres	-24,95 %
Dissabte	-38,62 %
Dimenge	-41,41 %

En çò que tanh ara mobilitat laborau, cau destacar era reduccion des desplaçaments laboraus frut dera implantacion massiva deth teletrabalh, damb es consegüenti efèctes sus era reduccion dera accidentalitat e era melhora dera congestion deth transit enes nuclèus urbans. En consegüència, era accidentalitat laborau eth 2020 se vedec afectada e se redusic un 35,6 % per rapòrt ath 2019.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Accidents laboraus de transit	12759	16100	10362	-35,6 %	-18,8 %
En jornada	2 965	3663	2488	-32,1 %	-16,1 %
En tot anar o en tot tornar deth treball	9794	12437	7874	-36,7 %	-19,1 %

Ath madeish temps, es cambiaments enes pautes de mobilitat tanben se meten en evidéncia enes pòbles e ciutats damb era extension des sòrtes de mobilitat mès sostenibles, damb increments importants en usatge dera bicicleta e deth patinet electric enes desplaçaments quotidiani. En relacion damb aquestes sòrtes de transpòrt, calerà analisar s'un usatge mès massiu se tradusís en un augment dera sua accidentalitat.

En çò que tanh a donades d'accidentalitat, seguidament se mòstren es resultats deth nombre de sinistres viaris damb víctimes entath 2020 e en relacion damb eth 2019 e eth 2010:

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Accidents	24084	26576	17779	-33,1 %	-26,2 %
Victimes mortaus 24h	339	242	159	-34,3 %	-53,1 %
Victimes herides grèus	2007	1689	1175	-30,4 %	-41,5 %
Victimes mortaus 24h e herides grèus	2346	1931	1334	-17,7 %	-43,1 %
Victimes herides leugères	30271	33055	21400	-35,3 %	-29,3 %
Victimes totaus	32617	34986	22734	-30,3 %	-35 %

En 2020 s'observa una reducció importanta tant del nombre de sinistres viaris com del nombre de víctimes, per ràtio amb 2019, en un 33,1 % i 30,3 %, respectivament. Es víctimes mortals a 24 hores se reduïren en un 34,3 %, del temps que el nombre de víctimes mortals i herides graves se reduïren en menor grau, en un 17,7 %.

En comparació amb l'any 2010, la reducció és superior a un 50 % per çò que hi ha de víctimes mortals a 24 hores (-53,1 %), del temps que el nombre de víctimes mortals a 24 hores i herides graves se reduïren en un 43,1 %.

Per zones, es donades són les següents:

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Victimes mortaus 24h ZI	246	175	107	-38,9 %	-56,5 %
Victimes mortaus 24h ZU	93	67	52	-22,4 %	-44,1 %
Victimes mortaus 24h e herides grèus ZI	1278	953	627	-34,2 %	-50,9 %
Victimes mortaus 24h e herides grèus ZU	1068	978	707	-27,7 %	-33,8 %

En zona interurbana, es destacable la reducció d'un 38,9 % del nombre de víctimes mortals el 2020 per ràtio amb 2019, del temps que per ràtio amb 2010 es forçava més elevada, d'un 56,5 %. Per çò que hi ha de víctimes mortals i herides graves, es reduïren en un 34,2 % per ràtio amb 2019 i també per damunt del 50 % per ràtio amb 2010.

En zona urbana, el descens és menor: d'un 22,4 % es víctimes mortals el 2020 per ràtio amb 2019 i d'un 44,1 % per ràtio amb 2010. S'ha de comptar amb les víctimes mortals i herides graves, el descens per ràtio amb 2019 és d'un 27,7 % i d'un 33,8 % per ràtio amb 2010.

Per çò que hi ha de dera accidentalitat per dia dera setmana, i en relació amb els canvis dels models de mobilitat obligada com a conseqüència de la implantació del teletraball, el creixement de la mobilitat en dijous i dels dies compèn un creixement de la dera accidentalitat en aquests dies, i també pendent dels dimenjadors, tau com es mostra en la següent taula, que té referència a la distribució de víctimes mortals segons el dia dera setmana i en zona interurbana:

Dia dera setmana	% víctimes mortaus 2010	% víctimes mortaus 2019	% víctimes mortaus 2020
Deluns	8,9 %	9,1 %	17,8 %
Dimars	14,2 %	13,7 %	13,1 %
Dimèrcles	11,4 %	14,3 %	5,6 %
Dijaus	11,8 %	8,6 %	12,1 %
Diuendres	17,1 %	10,3 %	12,1 %
Dissabte	14,2 %	20,6 %	18,7 %
Dimenge	22,4 %	23,4 %	20,6 %

Per çò qu'ei dera distribucion de víctimes mortaus segons era sòrta de transpòrt, s'obsèrve eth següent:

Sòrta de transpòrt	% víctimes mortaus 2010	% víctimes mortaus 2019	% víctimes mortaus 2020
Bicicleta	2,8 %	5,1 %	7,5 %
Motocicleta e ciclomotor	16,7 %	28 %	21,5 %
Camion e forgoneta	13,8 %	10,3 %	15,9 %
Anar a pè	7,7 %	6,9 %	10,3 %
Torisme e tot terren	57,7 %	48,6 %	42,1 %
Rèsta de veïculs	1,2 %	1,1 %	2,8 %

Era proporcion de víctimes mortaus en torisme e tot terren per rapòrt ath totau de víctimes de transit en zòna interurbana se redusís eth 2020 tant en relacion damb eth 2019 coma damb eth 2010. Per contra, era proporcion de víctimes mortaus s'incremente eth 2020 tant en pedons coma en usatgèrs dera bicicleta en relacion damb es dus ans de referéncia deth temps qu'en motocicleta e ciclomotor, maugrat que se redusís per rapòrt ath 2019, contunhe d'èster més elevada eth 2020 qu'eth 2010.

Collectius vulnerables

Seguidament s'estúdie era accidentalitat des següenti collectius vulnerables dera mobilitat:

Pedons

Per çò qu'ei dera accidentalitat en pedons se da ua reduccion importanta deth nombre de víctimes mortaus eth 2020 en relacion damb eth 2019 (-46,3 %) e en relacion damb eth 2010, a on era reduccion ei encara més destacabla (-65,6 %).

En zòna urbana, eth descens deth nombre de víctimes mortaus en pedons ei fòrça destacabla eth 2020 per rapòrt ath 2019, damb ua disminucion d'un 62,1 %, e per rapòrt ath 2010 encara ei més gran, d'un 75,6 %, deth temps qu'era reduccion de víctimes mortaus e herides grèus ei menor més tanben significativa, d'un 42,9 % per rapòrt ath 2019 e d'un 50,6 % per rapòrt ath 2010.



En zona interurbana, eth nombre de victimes mortaus pedons ei quasi eth madeish eth 2020 qu'eth 2019 (de 12 eth 2019 a 11 eth 2020), deth temps que per rapòrt ath 2010 se da ua reduccion d'un 42,1 %. En tot somar victimes mortaus e herides grèus, era reduccion eth 2020 per rapòrt ath 2019 non ei tan elevada (-17,8 %) deth temps que per rapòrt ath 2010 òc qu'ei mès destacabla (-54,3 %).

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Pedons					
Victimes mortaus a 24 ores	64	41	22	-46,3 %	-65,6 %
Victimes mortaus ZI	19	12	11	-8,3 %	-42,1 %
Victimes mortaus ZU	45	29	11	-62,1 %	-75,6 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus	474	385	231	-40 %	-51,3 %
Victimes mortaus e herides grèus ZI	81	45	37	-17,8 %	-54,3 %
Victimes mortaus e herides grèus ZU	393	340	194	-42,9 %	-50,6 %



Ciclistes

Per çò qu'ei des victimes ciclistes, eth nombre de victimes mortaus eth 2020 se manten damb pòques variacions per rapòrt as dus ans de referéncia: i a ua victima mortau mens qu'eth 2019 e ua mès qu'eth 2010. Per çò qu'ei deth nombre de victimes mortaus e herides grèus, se da un descens d'un 11,3 % eth 2020 per rapòrt ath 2019, maugrat que per rapòrt ath 2010 s'incrementen en un 34,3 %, en tot coincidir damb era extension der usatge dera bicicleta pendent eth darrèr decènni.

En zona interurbana, eth nombre de ciclistes mòrti pendent eth 2020 se manten damb pòques variacions per rapòrt as dus ans de referéncia: un mens qu'eth 2019 e un mès qu'eth 2010. S'auem en compde es victimes mortaus e herides grèus, eth descens ei d'un 17,6 % eth 2020 per rapòrt ath 2019 e menor per rapòrt ath 2010 (-8,9 %).

En zona urbana, es victimes mortaus se mantien eth 2020 en relacion damb es dus ans de referéncia, mès es victimes mortaus e herides grèus se redusissen sonque un 5,9 % per rapòrt ath 2019 e s'incrementen un 66,3 % per rapòrt ath 2010, en acòrd damb ua implantacion mès grana dera mobilitat en bicicleta enes pòbles e ciutats.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Ciclistes					
Victimes mortaus a 24 ores	12	14	13	-7,1 %	8,3 %
Victimes mortaus a 24 ores ZI	7	9	8	-11,1 %	14,3 %
Victimes mortaus a 24 ores ZU	5	5	5	0 %	0 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus	105	159	141	-11,3 %	34,3 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus ZI	56	74	61	-17,6 %	8,9 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus ZU	49	85	80	-5,9 %	66,3 %



Motoristes

Es víctimes mortaus en motocicleta e ciclomotor se redusissen en un 36,8 % eth 2020 per rapòrt ath 2019 e un 31,4 % per rapòrt ath 2010, deth temps qu'es víctimes mortaus e herides grèus se redusissen en un 27,8 % per rapòrt ath 2019 e en un 32,7 % per rapòrt ath 2010.

Per zònes, **en zòna interurbana** mos trobam qu'era mortalitat des usatgèrs de veïculs de dues arròdes se redusís en un 36,8 % per rapòrt ath 2019 e en un 31,4 % per rapòrt ath 2010, deth temps qu'en tot ahíger es víctimes herides grèus, es reduccions, en tot auer en compde es dus ans de referéncia, son semblables as anteriores: 31,7 % per rapòrt ath 2019 e 35,1 % per rapòrt ath 2010.

En zòna urbana mos trobam damb reduccions menors que en zòna interurbana, en víctimes mortaus sonque un 7,4 % eth 2020 per rapòrt ath 2019 e un 13,8 % per rapòrt ath 2010. Per contra, en tot considerar es víctimes mortaus e herides grèus motoristes mos trobam damb reduccions mès destacables, un 24,6 % per rapòrt ath 2019 e un 30,7 % per rapòrt ath 2010.

	2010	2019	2020	% var 2019-2020	% var 2010-2020
Motoristes					
Victimes mortaus a 24 ores	70	76	48	-36,8 %	-31,4 %
Victimes mortaus a 24 ores ZI	41	49	23	-53,1 %	-43,9 %
Victimes mortaus a 24 ores ZU	29	27	25	-7,4 %	-13,8 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus	851	794	573	-27,8 %	-32,7 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus ZI	382	363	248	-31,7 %	-35,1 %
Victimes mortaus a 24 ores e herides grèus ZU	469	431	325	-24,6 %	-30,7 %



3. ESTRATEGIA DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2030

Era concrecion per part deth Govèrn dera Generalitat en matèria de seguretat viària des línhes estratègiques impulsades pes principaus autoritats europèes e mondias, e en linha continuadora deth Plan estratègic de seguretat viària de Catalonha 2014-2020, document pionèr der executiu catalan a nivèu de tot er Estat, ei era aprobacion enguan deth **Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030, coma document estratègic entath propèr decènni.**

Er objècte e era vision deth PNMSS 2021-2030 ei garantir era transicion cap a ua mobilitat segura, sostenibla, comprometeda damb era luta contra eth cambiament climatic e era melhora dera qualitat der aire, salutosa, connectada e automatizada que permite era obtencion er an 2050 d'un scenari de Vision Zèro, sense víctimes mortaus e sense víctimes herides grèus damb seqüèles pera vida.

Eth Pacte, en quau participen agents implicadi en encastre dera seguretat viària e dera mobilitat sostenibla (administracions, enterpreses e societat civiu), a per objectiu implantar aguesta naua mobilitat que tanben deu auer en compde eth desenvolopament e era implantacion des naues tecnologies aplicades ara indústria dera automocion, as infraestructures viàries e as sistèmes d'informacion e de gestion deth transit entà liderar eth procès de transicion entre toti aguesti agents.

Tot aguest quadre a un aterratge enes següenti **objectius estratègics deth Pacte:**

- Redusir un 50 % es víctimes mortaus er an 2030 per rapòrt deth 2020
- Arténher era Vision Zèro er an 2050 en conductors que complisquen era normativa e utilizen corrèctament es sistèmes de seguretat en tot circular per carretères de naut estandard de qualitat
- Promòir ua mobilitat mès sostenibla, salutosa, connectada e autonòma
- Melhorar era qualitat der aire

En aquest sentit, el Pacte nacional entorn mobilitat segura i sostenible 2021-2030 haurà de donar resposta als reptes i aprofitar les oportunitats que se presenten en relació amb el següent context:

Escomeses

Estancament i disminució de la mortalitat a l'UE i a Catalunya

Dispersió espacial dels accidents amb absència de concentracions considerables

Envelhiment de la població

Accessibilitat universal

Cambiament climàtic

Demanda social de moderació de la velocitat de circulació (traffic-calming) a les àrees urbanes i a les carreteres

Oportunitats

Increment de l'ús de modes de mobilitat sostenibles

Entrada d'operadors privats a la gestió d'informació de temps de viatge

Increment de la oferta de serveis de mobilitat (MaaS)

Avanç tecnològic aplicat als vehicles (vehicle autònom) i a la via

Perspectiva de gènere a la mobilitat

Per çò que fa a l'estructura, el PNMSS 2021-2030 se desplegarà en sis eixos principals, que presenten per encastres les principals respostes a aquestes escomeses i oportunitats de futur que s'aniran desenvolupant a partir de l'obtenció d'un nou escenari de 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 la mortalitat
- Eix 3. Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa amb l'implicació de tota la societat
- Eix 4. Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els diferents sectors implicats a la mobilitat intel·ligent
- Eix 5. Establir els objectius estratègics amb les infraestructures per fer front a les noves sistemes de mobilitat
- Eix 6. Desplegar la estructura de treball a partir de la gestió del canvi

El desenvolupament d'aquests eixos, classificat per subeixos i amb indicació dels agents implicats, està detallat al Pacte, **se concretarà ara en aquest Pla de seguretat viària 2021-2023**, de caràcter triennal.

4.OBJECTIUS DETH PLAN DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023

Es objectius deth Plan de seguretat viària 2021-2023 son en linha damb es objectius a nivèu mondiau e a nivèu europèu especificadi en apartats anteriors, en çò que tanh ara reduccion des victimes mortaus e herides grèus entà sinistres viaris e en encastre catalan en linha damb es objectius deth Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla 2021-2030, qu'establís coma objectiu de seguretat viària ua reduccion deth 50 % des victimes mortaus eth 2030 per rapòrt ath 2020.

En coerència damb aguest objectiu, eth Plan de seguretat viària 2021-2023 establís coma **objectiu generau** arténher **er an 2023 ua reduccion deth 15 % des victimes mortaus en relacion damb er an 2021**. Egaument, se vò incidir en politiques de seguretat viària adreçades as collectius mès vulnerables dera mobilitat, motiu peth quau s'establiessen es **objectius especifics** següenti:



- Reduccion deth 12 % de victimes herides grèus
- Reduccion deth 18 % de mainatges mòrti
- Reduccion deth 12 % de victimes mortaus per atropelhament
- Reduccion deth 6 % de victimes mortaus e herides grèus ciclistes
- Reduccion deth 3 % de victimes mortaus en gent grana
- Reduccion deth 6 % de victimes mortaus e herides grèus motoristes
- Reduccion deth 6 % de victimes mortaus e herides grèus en sinistres viaris pendent era jornada laborau e en tot anar e tot tornar deth trabalh



5. ACCIONS DETH PLAN DE SEGURETAT VIÀRIA 2021-2023

Eth Plan de seguretat viària (PSV) 2021-2023 establís un corròp d'accions entara melhora dera seguretat viària damb era finalitat d'arténher es objectius establídi en aquest PSV, en linha damb es objectius establídi en Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030, damb era analisi prealabla dera accidentalitat e des principaus factors e grops de risc que i intervien, atau coma damb referéncia ath contèxt social, tecnologic e economic, ei a díder, as escomeses e oportunitats que confluïsqwen en sector dera mobilitat entà arténher ua mobilitat mès segura e sostenible.

Es objectius específics adoptadi, atau coma es accions que s'amiaràn a tèrme en Plan de seguretat viària 2021-2023, se basen enes següenti grops de risc anteriorament detectadi:

- Gent grana coma pedons, de mès de 74 ans
- Ciclistes en generau, e en especiau entre 45-64 ans
- Motoristes en generau, e en especiau entre 25-54 ans
- Joeni d'entre 18 e 24 ans, en torismes
- Conductors/conductores de veïculs pesants, entre 35-54 ans

Tanben s'incidirà, evidentament, enes factors de risc ena conduccion, en especiau enes distraccions (usatge de mobil, tauletes, GPS, fatiga, eth sòn, eca.), atau coma en consum d'alcoòl e autes drògues, era velocitat excessiva, eth contraròtle des sistèmes de seguretat passiva, etc.

Es atropelaments en zòna urbana, se ben non aumenten coma era rèsta de sinistres viaris damb vulnerables implicadi, contunhen d'èster un grèu problèma, qu'afècte principalement, pera sua vulnerabilitat, era gent grana. Ei de demorar qu'era progressiva incorporacion de fòrça ciutats enes polítiques de reduccion deth limit de velocitat a 30 km/h age efèctes positius ena disminucion d'aquesta sinistralitat.

Especiaument preocupant contunha d'èster er increment continu des sinistres viaris damb victimas mortaus e herides grèus entre eth collectiu des veïculs de dues arròdes, sustot en cas des motocicletes, e tant en zòna urbana coma en zòna interurbana.

Er augment des sinistres viaris damb bicicetes implicades se deu fundamentalement ath fòrt increment en nombre de desplaçaments que s'a produsit damb aquest mejan de transpòrt. En zòna urbana calerà contunhar de desenvolopar vies ciclables segregades e de reforçar es messatges d'usatge des elements de proteccion. En zòna interurbana cau hèr esfòrci entà trobar vies

alternatives e entà velhar entara seguretat enes carretères que deuen èster compartides per diferents tipologies d'usatgèrs.




ACCIONS DETH PSV 2021-2023

Es accions que se concentren seguidament s'agropen enes 6 èishi damb es quaus trabalhe eth Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenible 2021-2030.

ÈISH	Nòm
1	Repensar er espaci public cap a ua mobilitat mès segura e sostenible
2	Adaptar es politiquas de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat
3	Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa entà implicar tota era societat
4	Desvolopar un espaci de cooperacion estrategica entre es sectors implicadi ena mobilitat inteligente
5	Establir es objectius estrategics entàs infraestructures per rapòrt as nauis sistèmas de mobilitat
6	Desplegar era estructura de besonh entara gestion deth cambiament

Es accions se mòstren segons era tematica ara quau dan responsa e s'ordenen, en primèr lòc, peth corresponent èish e subèish a on s'inscriuen, d'acòrd damb era estructura deth mencionat PNMS 2021-2030 e en dusau lòc, mejançant un classament tematic especific.

Era calendarizacion des accions (2021-2023) ei representada pera legenda següenta:

Calendari	An
	2021
	2022
	2023



ÈISH 1

Repensar er espaci public cap a ua mobilitat mès segura e sostenible

Aguest èish se centre en establir es pautes de convivència entre es diuèrses persones qu'utilizen era via publica e en redusir era contaminacion, tant atmosferica coma acostica, a trauès dera pacificacion deth transit enes entorns urbans, en tot priorizar era diminucion dera velocitat des veïculs; en tot aplicar mesures urbanistiques, e en tot potenciar aqueres sòrtes de mobilitat mès sostenibles e saluteses, coma son eth transpòrt public e era bicicleta.

D'un aute costat, aguest èish tanben abòrde es naues tendéncies ena mobilitat urbana qu'an sorgit pendent es darrèri ans, damb era proliferacion des veïculs de mobilitat personau e, mès concrètament, deth patinet electric. Atau, se hè enfasi en facilitar era convivència entre aquestes naues sòrtes de transpòrt e es auti usatgèrs dera via, mès que mès damb es pedons, e qu'era sua interaccion non implique un increment dera accidentalitat.

Es accions corresponentes ad aguest èish s'inscriuen enes següenti quate subèishi:

- Estrategies entà **facilitar eth cambiament modau** cap a mejans de transpòrt mès sostenibles e fomentar era intermodalitat entre diferents sòrtes de transpòrt
- Iniciatives entà **redusir era contaminacion** atmosferica e acostica
- **Naues tendéncies** ena mobilitat urbana. Veïculs de mobilitat personau e veïculs compartidi
- **Planificacion urbana** e adaptacion des infraestructures a un model de ciutat mès verda e sana

1.1. Estrategies entà facilitar eth cambiament modau cap a mejans de transpòrt mès sostenibles e fomentar era intermodalitat entre diferents sòrtes de transpòrt

Damb er objectiu de potenciar ua mobilitat segura, activa e sostenibla se prepausen diferents mesures que favorissen er usatge des sòrtes de transpòrt segur, actives e sostenibles, en tot promòir er usatge dera bicicleta, des veïculs de mobilitat personau e era mobilitat des pedons de manèra segura.

En relacion damb era bicicleta, se'n vò potenciar er usatge, e tanben era extension de vies segures entara sua circulacion e era creacion de places de parcatge de nauta capacitat enes gares ferroviàries e de transpòrt public, entà favorir era intermodalitat.

En çò que tanh ath transpòrt public, se deu proporcionar un sistèma segur, assequible, accessible e sostenible entà toti. Cau facilitar er accés deth transpòrt public enes grans ciutats e amiar a tèrme accions de melhora dera

intermodalitat: complementarietat des servicis d'autobús e de tren, e des servicis de parcatge de connexion; bona accessibilitat a pè entàs intercambiadors e parades de transpòrt public; gestion d'oraris e tecnologia d'informacion en temps reau; tot damb era intencion de favorir era connexion damb es sòrtes de mobilitat sostenibla.

Era mobilitat laborau tanben deu èster mès sostenibla e per açò cau fomentar es plans de desplaçaments d'enterpresa e er usatge de sòrtes de transpòrt sostenibles enes desplaçaments ath lòc de trabalh e en jornada. Per çò qu'ei dera distribucion de marchandises en zòna urbana, ei important trabalhar entà hèr-la mès eficient e qu'er increment deth comèrç electronic non supause un increment d'externalitats negatives, coma ua congestion mès grana deth transit e un increment dera contaminacion atmosferica.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Promòir era mobilitat en bicicleta e er usatge de vies ciclables segures (1.1.01)</p> <p>Evolucion deth nombre de victimes mortaus e herides grèus ciclistes en zòna urbana</p> <p>Accions de promocion efectuades</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri e entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	<p>Hèr un trabalh tecnic de mobilitat d'usatgèrs vulnerables non motorizadi (1.1.02)</p> <p>Redaccion deth trabalh tecnic</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus i Territòri, entitats locals e supralocaus e Applus +IDIADA
■ ■ ■	<p>Promòir sòrtes de convivència entre ciclistes, conductors/res automobils, motocicletes, veïculs de mobilitat personau e pedons (1.1.03)</p> <p>Evolucion deth nombre de victimes mortaus e herides grèus per mejan de transpòrt</p>	SCT, entitats locals e supralocaus, associacions de victimes d'accidents de transit e autes associacions e entitats
■ ■ ■	<p>Melhorar era gestion deth transpòrt de marchandises en zòna urbana e era distribucion deth comèrç de darrèr quilomètre (1.1.04)</p> <p>Mesures de melhora implantades</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, entitats locals e supralocaus e entitats
■ ■ ■	<p>Fomentar es plans de desplaçaments d'enterpresa e er usatge de sòrtes de transpòrt sostenibles ena mobilitat laborau (1.1.05)</p> <p>Accions de foment realizades</p> <p>Nombre de plans de desplaçaments d'enterpresa redigidi</p>	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	<p>Promòir er usatge deth transpòrt public per rapòrt ath transpòrt privat (1.1.06)</p> <p>Evolucion en usatge deth transpòrt public</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, ATM, titolars des servicis de transpòrt public, entitats locals e supralocaus e associacions
■ ■ ■	<p>Potenciar eth transpòrt public a demanda en tot flexibilizar oraris e freqüències, sustot entà facilitar eth traslat tàs centres de trabalh e poligòns industriaus (1.1.07)</p> <p>Nombre de servicis a demanda existenti</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, ATM, titolars des servicis de transpòrt public, entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	<p>Crear places de parcatge de nauta capacitat entà bicicletes enes gares de transpòrt public (1.1.08)</p> <p>Nombre de places de parcatge creades</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, titolars des servicis de transpòrt public, entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	<p>Aumentar es punts de parcament de connexion (<i>park&ride</i>), d'estacionament de veïculs privats enes punts estraterics ath torn des ciutats (1.1.09)</p>	ATM, titolars des servicis de transpòrt public, entitats locals e supralocaus

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	Nombre de punts de parcatge connexion creati	
■ ■ ■	Promòir es activitats de promocion deth transpòrt actiu en quadre deth PINSAP (Plan interdepartamentau e intersectoriau de salut publica) e dar-i sosten (1.1.10) Accions de promocion realizades	Departament de Salut, SCT, Departament d'Interior, auti departaments dera Generalitat, entitats locals e supralocaus e entitats
■ ■ ■	Elaborar materiaus de supòrt ath Conselh sanitari entara promocion deth transpòrt actiu, era seguretat viària e era prevencion de lesions de transit (1.1.11) Materiaus de supòrt elaboradi	Departament de Salut, SCT, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions

1.2. Iniciatives entà redusir era contaminacion atmosferica e acostica

Eth sector deth transpòrt ei eth responsable d'ua grana part des emissions de gasi contaminanti e d'efècte de sèrra, perjudiciaus entara salut e entath miei ambient. Alavetz, ven un besonh urgent era descarbonizacion d'aguest sector.

Ath delà, era contaminacion atmosferica en encastre urban ven un important problèma de salut publica sus eth quau cau trabalhar de manèra urgenta entà arténher ua melhora dera qualitat der aire enes pòbles e ciutats e redusir es nauti nivèus de contaminacion atmosferica e acostica qu'afècten era salut e era qualitat de vida des persones.

Per açò, cau amiar a tèrme accions coma consolidar era implantacion d'estrategies d'accès sostenible tàs ciutats; incentivar un cambiament cap ath transpòrt public; esténer es zònes de baishes emissions e era implantacion de mesures de restriccion dera circulacion per motius mieiambientaus, e tanben era aplicacion des solucions de gestion deth transit en episodis concrets de contaminacion atmosferica.

D'un aute costat, ei important fomentar era renovacion deth parc de veïculs existenti, tant eth des veïculs privats coma eth des flòtes de transpòrt de marchandises o viatgèrs, damb era incorporacion de veïculs de baishes emissions netes e damb energies renovables.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Esténer es zònes de baishes emissions (ZBE) (1.2.01) Nombre de municipis implicadi	Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau e entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	Participar enes grops de trabalh de seguiment des ZBE (1.2.02) Nombre de sessions realizades	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau e entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	Analisar e aplicar solucions de gestion deth transit en episodis de contaminacion atmosferica, en tot melhorar tanben era seguretat viària (1.2.03) Nombre de solucions aplicades	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau e entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	Potenciar eth veïcul electric e aqueri qu'utilizen energia de hònts renovables coma alternativa as combustibles fossils (1.2.04) Nombre de matriculacions annaus de veïculs electricis	Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau (ICAEN)

1.3. Naues tendéncies ena mobilitat urbana.

Veïculs de mobilitat personau e veïculs compartidi

En relativament pòc temps, s'an estenut naues sòrtes de mobilitat pes carrèrs e trepaders de pòbles e ciutats, a on destaque era irrompcion damb fòrça des veïculs de mobilitat personau coma eth patinet electric e er increment der usatge dera bicicleta enes desplaçaments quotidiani.

Eth Reiau decret 970/2020, de 10 de noveme, que modifique eth Reglament generau de circulacion e eth Reglament generau de veïculs, en matèria de mesures urbanes de transit, eth quau entrèc en vigor eth 2 de gèr de 2021, definís eth veïcul de mobilitat personau (VMP) coma eth veïcul d'ua o mès arròdes dotades d'ua unica plaça e propulsat exclusivament per motors electricus que pòden proporcionar ua velocitat maxima d'entre 6 e 25 km/ora

Coma quinsevolh aute veïcul, es VMP an proïbida era circulacion per trepaders e zònes de pedons, e tanpòc pòden circular per vies interurbanes, trauessères, autopistes, autovies e tunèls urbans.

Era preséncia d'aguesti veïculs pòt comportar problèmas de convivéncia ena sua interaccion damb era rèsta de veïculs e damb es pedons. Cau, donques, regular-ne era circulacion e establir recomanacions entara circulacion segura d'aguesta sòrta de veïcul entà evitar un augment dera accidentalitat, e tanben amiar a tèrme activitats formatives sus eth sòn usatge.

Parallèlament ara incorporacion de toti aguesti nau engenhs de mobilitat personau, pren fòrça eth concèpte de gestion dera mobilitat coma servici, coneishuda coma MaaS (Mobility as a Service). Ja non se tracte de "possedir" un mejan de transport particular, mès d'auer era possibilitat d'accedir a servicis de mobilitat adaptadi as besonhs dera persona usatgèra. Ath delà, cau incentivar er usatge des diferents modalitats de veïcul compartit existents (torisme, autocar, mòto, bicicleta, VMP), en tot impulsar mès que mès er usatge de servicis de mobilitat compartida entàs centres de trabalh.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Elaborar un dossièr tecnic de recomanacions entara circulacion segura des veïculs de mobilitat personau (VMP) (1.3.01) Elaboracion de documents technics	SCT, entitats locaus e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Fomentar activitats formatives sus er usatge des VMP (1.3.02) Nombre d'activitats formatives realizades	SCT, Departament d'Educacion, entitats locaus e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Hèr difusion des servicis de mobilitat compartida mejançant es plans de mobilitat e es plans de desplaçament d'enterpresa (1.3.03) Accions de difusion realizades	Departament dera Vicepresidéncia e de Politiques Digitaus e Territori, ATM e entitats locaus e supralocaus

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

Entà arténher ua mobilitat mès segura e sostenibla ei important que s'incorpòren enes fases de planificacion urbana es critèris de dessenh der espaci public que deuen potenciar-la. Auem d'arténher a adaptar es

infraestructures urbanes as sòrtes de mobilitat segura e sostenibla e non demorar qu'aguestes sòrtes s'agen d'adaptar a ua infraestructura que soent non les beneficie.

Entà corregir aquestes deficiències, aquí a on sigue més de besonh, calerà estèner mesures de pacificacion deth transit, coma es superisles e èishi de pacificacion deth transit, zònes 30, carrèrs damb plataforma unica e prioritat invertida e zònes de pedons. Ua des linhes d'accion en aquest encastre deu èster era de redusir era velocitat de circulacion enes zònes urbanes e adaptar er espaci urban as naues normes establides entad aquest subjècte.

Entà integrar era seguretat viària ena planificacion deth municipi, er SCT aufrís collaboracion as ajuntaments entara elaboracion de plans locals de seguretat viària, es quaus, a compdar dera analisi dera accidentalitat deth municipi e des entorns de risc, establissen un corròp d'accions entà melhorar era seguretat viària urbana, per rapòrt a ahèrs coma er usatge de senhalizacion, era organizacion deth parcatge, era configuracion dera via, era reduccion de velocitat, era accessibilitat des pedons, etc.

D'un aute costat, er SCT tanben aufrís as municipis autes accions de supòrt més especific, coma trabalhs tecnicos de pacificacion deth transit, damb er objectiu de protegir es collectius més vulnerables der espaci public.

Un des principaus problèms de percepcion d'inseguretat e d'accidentalitat se tròbe enes traessères des nuclèus urbans, a on era carretèra, ath sòn pas peth nuclèu deth municipi, presente caracteristiques de via urbana. En fòrça escadences, era titularitat d'aguesti trams de carretèra ei d'entitats supramunicipaus e, en conseqüència, cau ua accion conjunta entre eth titular dera via, er SCT e eth municipi entà ajudar a previer es sinistres viaris e pacificar aquesti entorns.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Incrementar er espaci destinat as pedons e redusir er espaci public destinat ath veïcul de motor en zòna urbana (1.4.01) Mesures implantades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Collaborar damb es ajuntaments entara extension de zònes de pedons e zònes 30 enes nuclèus urbans mejançant era realizacion de trabalhs tecnicos de pacificacion deth transit (1.4.02) Nombre de trabalhs tecnicos de pacificacion realizadi Evolucion deth nombre de victimes mortaus e herides grèus non motorizades en zòna urbana	SCT, ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Promòir itineraris saludoses de proximitat entà fomentar era mobilitat activa (1.4.03) Accions de promocion realizades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Redusir es places de parcatge destinades as veïculs de motor en centre des ciutats (1.4.04) Accions realizades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Promòir eth parcatge ena cauçada des motocicletes e ciclomotors e trèir eth sòn parcatge des trepaders (1.4.05) Accions realizades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Establir ua regulacion semaforica favorable ath transport public e ara mobilitat en bicicleta e a pè en detriment deth veïcul privat (1.4.06)	Ajuntaments e deputacions

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	Nombre d'intervencions realitzades	
■ ■ ■	Realitzar adaptacions d'itineraris de veïculs pesants en transit per zones urbanes e traussères (1.4.07) Nombre d'adaptacions realitzades	SCT, ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Realitzar estudis tecnicos entà melhorar era seguretat viària enes traussères (1.4.08) Nombre d'estudis tecnicos realitzadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, deputacions e ajuntaments
■ ■ ■	Abordar es problematiques existentes enes traussères a trauès d'ua gestion coordinada entre eth titular dera via, es ajuntaments implicadi e era Administracion competenta en matèria de transit, especiaument per çò qu'ei der establiment de mesures de pacificacion deth transit entara proteccion des usatgèrs vulnerables (1.4.09) Nombre de problematiques abordades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, deputacions e ajuntaments



ÈISH 2

Adaptar es politiquas de seguretat viària as naues caracteristiques dera accidentalitat

Eth nombre de victimas mortaus e herides grèus pendent er an 2020 se redusic de manèra considerabla per rapòrt ar an anterior e per rapòrt ath 2010, d'acòrd damb es donades analisades anteriorament. Totun, cau auer en compte, coma didièm en apartats anteriors, que er an 2020 siguec un an atipic per çò qu'ei dera mobilitat e era accidentalitat.

Per açò, maugrat aquestes donades, cau contunhar de trabalhar intensament entà redusir era accidentalitat, en tot adaptar es politiquas de seguretat viària as naues caracteristiques que presente, e açò requerís de mès en mès ua amira multipla e pluridisciplinària, qu'en aquesta naua etapa se deu centrar encara mès en factor uman, encara coma responsable de mès deth 90 % des accidents.

Aquest èish se centre en combàter es accidents e er estancament deth decreishement dera accidentalitat en un scenari de mobilitat creishenta e envielhiment dera poblacion, aumentar es recorsi destinadi ara prevencion e eth contraròtle des conductes de risc en tot comparar-les ath nivèu des païsi europèus mès auançadi e garantir era mobilitat segura entà tota sòrta d'usatgèrs, en especiau entàs collectius vulnerables.

Atau, era proteccion des collectius mès vulnerables e era necessitat d'incrementar eth coneishement sus es factors concurrenti dera accidentalitat son claus en aquest encastre; principaument es collectius de motoristes e dera gent grana, en causa de çò que representen en conjunt dera accidentalitat, es quaus non seguissen es paramètres de decrement generau e per contra aumenten, especiaument en cas des motoristes.

En aquest dusau èish, s'i pòden distinguir cinc subèishi, enes quaus s'includissen accions includides en aquest Plan:

- Estrategias entà combàter era **dispersion des accidents** e er estancament ena devarada dera accidentalitat
- Era prevencion des atropelhaments de **pedons**
- **Ciclistes**: era escomesa de potenciar-ne er usatge sense qu'aumente era accidentalitat
- **Motoristes** : com melhoram era sua seguretat?
- Efèctes der **envielhiment dera poblacion** ena mobilitat e era seguretat viàries

2.1. Estrategias entà combàter era dispersion des accidents e er estancament ena devarada dera accidentalitat

Conduzir jos es efèctes der alcoòl e autes drògues, er excès de velocitat, e tanben er usatge deth telefòn mobil ena conduccion coma un factor que non

dèishe de créisher son bèri uns des factors concurrenti que causen mès accidents. Per açò, cau trabalhar entà intensificar e reforçar es mesures de prevencion e contraròtle d'aguesti factors de risc.

Era melhora en procediment sancionador deu contribuir a aumentar era eficacitat de contraròtle des conductes de risc, e deu previer e corregir aguestes conductes per part des usatgèrs e usatgères dera via. Parallèlament, ei de besonh analizar es sinistres viaris entà identificar-ne era tipologia e es causes e poder establir es mesures correctores avientes. Per açò, cau auançar ena melhora dera recuelhuda dera informacion sus sinistres damb víctimes, e tanben ena melhora des bases de donades d'accidents.

Entà arténher es objectius mencionadi, era aplicacion de naues tecnologies entà melhorar es contraròtles preventius de seguretat viària ei un encastre de trabalh a desvolopar; per exemple, era implementacion de nauvi sistèmes de videovigilància intelligents coma er usatge de dròns.

D'un aute costat, tanben cau destacar es accions encaminades a estudiar problematiques especificas que causen ua accidentalitat mès nauta o qu'ei de besonh estudiar damb detalh, coma son era accidentalitat per collision frontau, es accidents causadi per animaus ena via o er estudi des velocitats mejanes enes carretèrs catalanes. En aguest sens, cau incidir enes mecanismes de coordinacion e collaboracion entre totes es policies de transit de Catalonha: còs de Mòssos d'Esquadra, policies locals e vigilants. Er SCT aufrís mesures de supòrt as policies locals enes sues foncions de prevencion e contraròtle sus es factors de risc ena conduccion, coma son er establiment de convènis que se materializen ena cession de cinemomètres, etilomètres, kits de drògues e auti materiaus de besonh entà realizar es contraròtles de drògo-alcoolemia e de velocitat.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Analisar e melhorar es bases de donades d'accidents de transit e de mobilitat entà hèr-les compatibles damb auti sistèmes e poder obtier ua informacion mès complèta (2.1.01) Bases de donades analisades e meliores efectuades	SCT, DGP, IMELEC, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocals e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Reforçar era coordinacion damb es policies de transit entà melhorar es sistèmes d'informacion des accidents (2.1.02) Evolucion dera informacion sus accidents viaris urbans	SCT, DGP, policies locals, SEM, titolars deth hilat viari, deputacions e ajuntaments
■ ■ ■	Compartir informacion sus mobilitat e transit entre toti es agents (2.1.03) Accions realizades	SCT, DGP, Departament de Salut, SEM, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocals, enterpreses concessionàries dera via, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes associacions e entitats
■ ■ ■	Ampliar eth sistèma d'informacion dera exposicion ath risc en hilat viari catalan (2.1.04) Manteniment deth sistèma dera exposicion ath risc en hilat viari	SCT
■	Implementar es metòdes de besonh entà arténher era coordenada geografica des accidents atengudi pes policies de Catalonha (2.1.05) % d'accidents georeferenciadi	SCT

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Incorporar eth còdi de tres chiffres per sòrta d'accident entà arténher ua analisi més suenhada des causes d'accidentalitat (2.1.06) Prètzhèts realizadi	SCT
■ ■ ■	Executar eth Procediment d'analisi sistematica des accidents grèus e mortaus deth hilat viari (2.1.07) Nombre d'accidents grèus e mortaus	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, deputacions, enterpreses concessionàries dera via e Applus+ IDIADA
■ ■	Crear era basa de donades d'accidents reconstruïdi (2.1.08) Prètzhèts realizadi	SCT, DGP, ajuntaments e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Incorporar es VMP ara basa de donades d'accidentalitat (2.1.09) Accions realizades	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Incorporar era perspectiva de genre en estudi des accidents e des conductes de risc ena conduccion (2.1.10) Nombre de publicacions damb perspectiva de genre incorporada	Institut Catalan des Hemnes , SCT, DGP, ajuntaments e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Realizar eth calcul deth còst social mejan des accidents mortaus e des accidents grèus que se produsisquen en hilat viari de Catalonha (2.1.11) Calcul deth còst social realizat	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri e SCT
■ ■ ■	Desvolopar eth Plan integrat contra era velocitat excessiva que permete era gestion d'aguestes conductes de risc (2.1.12) Accions implantades entath desenvolopament deth Plan	SCT, DGP e ajuntaments
■ ■ ■	Estèner eth contraròtle dera velocitat mejana per trams (2.1.13) Nombre de radars de trams existents e era sua evolucion	SCT, DGP, policies locals e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Estudiar es velocitats mejanes en tota Catalonha entà melhorar era analisi dera accidentalitat (2.1.14) Índex de velocitats mejanes en Catalonha	SCT, entitats locals e supralocals e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Revisar es limits de velocitat maxima permetuda en hilat viari entà adaptar-les as caracteristiques des vies e ara melhora dera seguretat viària (2.1.15) Evolucion dera velocitat mejana	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, SCT, entitats locals e supralocals e auti titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Hèr un seguiment des diferents estudis d'identificacion de trams e itineraris de concentracion d'accidents damb víctimes (2.1.16) Evolucion dera accidentalitat enes trams e itineraris de concentracion d'accidents damb víctimes analisadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Estudiar era accidentalitat per collision frontau (2.1.17) Evolucion deth nombre d'accidents causadi per collision frontau	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, titolars deth hilat viari e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Estudiar era casuistica dera accidentalitat produsida pera irrupcion d'animaus ena via (2.1.18) Evolucion dera accidentalitat	SCT, DGP, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rural, titolars deth hilat viari e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Estudiar era accidentalitat damb víctimes enes carretères de Catalonha (2.1.19) Evolucion dera accidentalitat	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Combàter es infraccions contra era seguretat viària (2.1.20) Evolucion deth nombre d'infraccions	SCT, DGP e policies locals

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Realitzar campanyes de vigilància e contraròtle dera seguretat viària per rapòrt ara velocitat excessiva (2.1.21) Nombre de denúncies per infraccion de velocitat inadequada o excessiva pendent es campanyes	SCT, DGP, policies locals e deputacions
■	Estudiar ua modificacion des lindaus d'alcoolemia permetudi entà auançar cap ar establiment d'ua taxa 0,0 % (2.1.22) Evolucion deth % de positius en conductors/res	SCT e Departament de Salut
■	Realitzar contraròtles aleatoris d'alcoòl, autes drògues e psicofarmac (2.1.23) Nombre de contraròtles realizadi	DGP e policies locals
■ ■ ■	Hèr campanyes de vigilància e contraròtle sus eth consum d'alcoòl e autes drògues (2.1.24) Evolucion deth % de positius d'alcoòl o drògues en mòrti	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Realitzar campanyes de sensibilizacion ara poblacion sus es efèctes ena conduccion deth consum de determinadi psicofarmac (2.1.25) Evolucion deth % de positius en psicofarmac	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals e associacions de victimas d'accidents de transit
■ ■	Desvolopar projectes de recèrca clinica sus es efèctes des accidents (2.1.26) Nombre de projectes desvolopadi	IMELEC e SEM
■ ■ ■	Incrementar es accions de prevencion e contraròtle sus er usatge deth mobil ena conduccion e es distraccions (2.1.27) Evolucion deth nombre d'accidents a on es distraccions siguen un factor concurrent	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Efectuar campanyes d'inspeccion deth transport de marchandises e de viatgers relacionades damb eth temps de conduccion, de pòsa des conductors e deth contraròtle deth pes des veïculs (2.1.28) Nombre de contraròtles realizadi e nivèu d'infractors/res	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori, SCT, DGP e policies locals
■	Crear un grop de trabalh de coordinacion damb es policies de transit (2.1.29) Creacion deth grop de trabalh	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Implementar nau sistèmes de videovigilància intelligents, entara melhora dera gestion e era informacion deth transit e eth contraròtle des infraccions (2.1.30) Nombre de sistèmes implementadi	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Aplicar naues tecnologies entà melhorar es contraròtles preventius de seguretat viària (2.1.31) Evolucion deth nombre d'infraccions Accions aplicades	SCT, DGP, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori e policies locals
■ ■ ■	Hèr ua melhora contínua deth procediment sancionador (2.1.32) Accions de melhora efectuades	SCT, Departament d'Interior, Departament de Justícia e policies locals
■ ■	Revisar es sancions de determinades conductes de risc e prepausar-ne modificacions (2.1.33) Accions realizades	SCT, Departament d'Interior, Departament de Justícia e policies locals

2.2. Era prevencion des atropelhaments de pedons

Es pedons son es persones mès vulnerables ena mobilitat e, donques, ua des politiques prioritàries en seguretat viària deu èster era sua proteccion. Aquesta

proteccion passe per, entre autes causes, repensar er espaci public a compdar d'incorporar-les en centre des politiques publiques d'urbanisme. Mesures de pacificacion deth transit, coma era extension de vies de velocitat 30, es superisles, es isles de pedons o es carrèrs damb plataforma unica de prioritat invertida son bèri exemples d'accions, abordades en èish anterior.

Se tracte de recuperar er espaci entath pedon en detriment deth destinat tradicionalment ath veïcul privat, pr'amor que dispausar d'espacis urbans pacificadi, ath delà d'augmentar era seguretat des persones que van a pè, contribuís a melhorar era qualitat de vida e dera salut, e tanben a redusir es nauti nivèus de contaminacion que se registren actualment enes ciutats. Addicionament ara implantacion de mesures de reduccion dera velocitat en zòna urbana e enes traussères en sòn pas peth municipi, ei important contunhar en tot trabalhar ena configuracion des passi de pedons, damb ua corrècta situacion, regulacion semaforica e senhalizacion.

D'un aute costat, era introduccion de naues tecnologies ena conduccion aplicades ara melhora dera seguretat des pedons, coma pòden èster es sistèms de deteccion enes veïculs o era innovacion ena senhalizacion des passi de pedons, entre es quaus destaque era illuminacion intel·ligenta, tanben ajude a incrementar era seguretat d'aguest collectiu en usatge dera via publica.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Instaurar mesures de reduccion dera velocitat en entorns urbans, traussères e zònes periurbanas (2.2.01) Evolucion deth nombre de persones mòrtes e herides grèus en zòna urbana e traussèra	SCT, ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Revisar era configuracion des passi de pedons entà melhorar-ne es condicions de seguretat (2.2.02) Accions de revision realizades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Adaptar era senhalizacion especifica destinada a pedons (2.2.03) Nombre d'adaptacions realizades	Ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Incrementar es campanyes de prevencion e contraròtle des conductes de risc entara proteccion des pedons (2.2.04) Nombre de campanyes realizades	SCT, DGP, policies locals e associacions de victimes d'accidents de transit
■ ■ ■	Incorporar sistèms de videovigilància (ITS) enes vies entà protegir es pedons, mès que mès enes municipis que non an policia locala (2.2.05) Nombre d'accions realizades	SCT, DGP, deputacions e ajuntaments
■ ■ ■	Establir itineraris segurs entà pedons en recorrruts interurbans (2.2.06) Nombre d'itineraris creadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, deputacions e auti titulars deth hilat viari

2.3. Ciclistes: era escomesa de potenciar-ne er usatge sense qu'augmente era accidentalitat

Eth Govèrn dera Generalitat a aprobat era Estrategia Catalana dera Bicicleta 2020-2025, que se mèt com objectiu generau, d'acòrd damb es Objectius de Desenvolopament Sostenible, duplicar era quòta modau dera bicicleta entà arribar a un 8 % des desplaçaments urbans, sense qu'augmente era accidentalitat des ciclistes.

Atau, damb era fin de contunhar en tot potenciar er usatge dera bicicleta, ei de besonh crear infraestructures ciclables que garantisquen un hilat continu, tant dempús der encastre municipau, damb era creacion d'un hilat basic pedalable damb connexions damb es principaus equipaments dera ciutat e eth transpòrt public, coma en encastre interurban, damb era creacion d'un hilat interurban connectat que enlace diferents poblacions. En aquest sens, accions coma era actualizacion deth *Manuau de dessenh de vies ciclistes* pretenen méter ath dia es estandards tecnicos de dessenh deth hilat urban d'itineraris entà bicicletes e deth hilat de rutes verdes interconnectades en tot eth territòri catalan, entà aumentar era seguretat e era mobilitat de pedons e ciclistes.

Tanben ei important realizar campanyes entà promòir er usatge dera bicicleta e fomentar es activitats comunicatives, educatives e de formacion.

Per çò qu'ei dera accidentalitat, dispausar de donades e estudis sus era mobilitat e era accidentalitat des ciclistes, damb accions coma era elaboracion deth Plan de capacitats de ciclistes, ei era clau entà poder intervien ena sua disminucion

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Participar ena Taula dera Bicicleta e ena Comission Tecnica (2.3.01) Acòrds adoptadi Nombre de reünions realizades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, SCT, entitats locaus e supralocaus, entitats e associacions deth sector
■ ■ ■	Collaborar ena difusion dera bicicleta mejançant actes e eveniments nacionaus e internacionaus (2.3.02) Nombre d'actes realizadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, Departament d'Entrepresa e Tralbalh, entitats locaus e supralocaus, entitats e associacions deth sector
■ ■ ■	Dar sosten tecnic as municipis entath dessenh e execucion d'infraestructures ciclables e entara promocion der usatge segur dera bicicleta (2.3.03) Accions de supòrt realizades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, ajuntaments, deputacions, entitats e associacions deth sector
■ ■ ■	Dar continuïtat as hilats de vies ciclistes en entorns urbans e melhorar era seguretat des vies ciclables (2.3.04) Intervencions realizades	Ajuntaments e deputacions
■	Actualizar eth <i>Manuau entath dessenh de vies ciclistes de Catalonha</i> en tot incorporar-i recomanacions entath hilat viari urban (2.3.05) Actualizacion deth Manuau	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, SCT e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Promòir era visibilitat des ciclistes (2.3.06) Evolucion deth nombre de victimes mortaus e herides grèus ciclistes	SCT, ajuntaments, deputacions e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Elaborar un rapòrt annau de seguiment entà analizar era accidentalitat des ciclistes e hèr recomanacions de melhora (2.3.07) Realizacion deth rapòrt annau Evolucion des sinistres viaris a on intervien victimes ciclistes	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, entitats locaus e supralocaus
■ ■ ■	Desvolopar estudis e recuélher donades sus persones vulnerables usatgères dera via en encastre urban e interurban (2.3.08) Nombre d'estudis elaboradi	SCT, DGP, entitats locaus e supralocaus, associacions e entitats deth sector
■ ■ ■	Analisar e definir eth Plan d'accions de carretères compartides, hèr-ne eth seguiment e participar en Grop de treball (2.3.09) Evolucion deth nombre d'accidents damb bicicletes implicades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, SCT e titolars deth hilat viari

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Elaborar eth Plan de capacitats de ciclistes deth hilat viari en tot profiter aplicacions mobiles (2.3.10) Elaboracion deth Plan	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digital e Territori, entitats locals e supralocaus e titulars deth hilat viari
■ ■	Realizar campanhas e actes entà promòir era bicicleta en encastre quotidian adreçades a diferenti grops d'usatgèrs e collectius professionals (2.3.11) Nombre de campanhas realizades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digital e Territori, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions deth sector

2.4. Motoristes: com melhoram era sua seguretat?

Es motoristes son un des collectius vulnerables dera mobilitat. Enes darrèri ans, es accidents damb motoristes implicadi non an baishat mès ath contrari, s'an produsit increments pro significatius, e per açò cau incidir especiaument ena sua reduccion.

Atau, en tot atier es vulnerabilitats pròpies dera conduccion damb aguesta sòrta de veïculs, en prumèr lòc ei important era adaptacion des infraestructures viàries que melhore era sua proteccion, sustot enes trams d'intensitat mejana mès elevada o de risc mès elevat damb presència de motoristes. Aguesta adaptacion passe pera installacion de sistèmes de proteccion, ua adequada senhalizacion des traçats damb viratges perilhosi o per establiment de vies de segregacion de vies enes accèssi tàs ciutats, per exemple, ath delà de garantir ues corrèctes condicions de manteniment des vies.

En dusau lòc, entà contribuïr ara melhora dera seguretat des motoristes tanben cau promòir ua formacion contunhada, en tot amiar a tèrme activitats formatives d'actualizacion e de reciclatge. Adicionalment, aguesta formacion se deu hèr extensiva ara rèsta d'usatgèrs dera via en relacion damb era sua interaccion damb es usatgèrs des veïculs de dues arròdes. Amassa damb era formacion, un aute aspècte important a auer en compde ei era realizacion de campanhas de comunicacion e sensibilizacion adreçades as diferenti collectius d'usatgèrs dera motocicleta, d'acòrd damb era sòrta de mobilitat (urbana, d'òci o dimenjada, mobilitat compartida, etc.)

Dempús dera perspectiva deth veïcul, cau invertir ena innovacion de sistèmes de seguretat activa e passiva entà motocicletes e ciclomotors.

Tanben cau contunhar de trabalhar ena realizacion des contraròtles PREMOT, aqueri especifiquement orientadi a motocicletes, a on s'inspeccionen toti es aspèctes relacionadi damb es conductors (permís de conduir, consum d'alcoòl o autes drògues, etc.) e damb es condicions tecnicas deth veïcul (estat des pneumatics, enlumenat, matricules, etc.), coma tanben damb er usatge d'elements de proteccion obligatòris.

Ath delà, en causa des nauti nivèus de sinistralitat d'aguest collectiu, s'a d'incidir en reforçar e incrementar eth contraròtle des conductes de risc damb naues estratègies e nau mecanismes de contraròtle que contribuïsqen a redusir era sua accidentalitat.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Contunhar en tot desplegar eth programa dera Formacion 3.0 en carretères dubèrtes e hèr difusion dera formacion (2.4.01) Nombre d'accions formatives realizades	SCT, DGP e entitats deth sector
■ ■	Dessenhar e potenciar era formacion entàs motoristes que hèn desplaçaments per mobilitat obligada (2.4.02) Realizacion deth programa formatiu	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh, entitats e associacions deth sector
■ ■	Analisar es condicions, era experiéncia e es requisits que se requerissen entà condusir motocicletes des diferents categories (2.4.03) Estudis realizadi	SCT, entitats e associacions deth sector
■ ■ ■	Analisar era accidentalitat des motoristes dempús der aspècte dera infraestructura (2.4.04) Accions realizades Evolucion deth nombre de víctimes mortaus e herides grèus en motocicleta	SCT, DGP, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, deputacions e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Hèr prepauses e accions de melhora des infraestructures viàries entà aumentar era seguretat des motoristes (2.4.05) Prepauses e accions realizades Nombre de víctimes mòrtes e herides grèus motoristes	SCT, DGP, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, deputacions, ajuntaments e entitats deth sector
■ ■	Adaptar era infraestructura viària as motoristes damb era implantacion de senhalizacion orizontau e verticau especifica que melhore era sua proteccion, sustot en aqueri trams d'intensitat mejana mès elevada o de risc mès elevat (2.4.06) Accions d'adaptacion realizades Evolucion dera accidentalitat des motoristes enes trams tractadi	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, SCT, deputacions e auti titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Espandir era experiéncia de senhalizacion especifica deth traçat de viratges perilhosi entà motoristes (2.4.07) Evolucion dera accidentalitat des motoristes enes trams senhalizadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, deputacions e auti titolars deth hilat viari
■	Estudiar, analisar e promòir era segregacion de motocicletes enes accèssi en granes ciutats (2.4.08) Nombre de vies segregades establides	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, DGP, ajuntaments, auti titolars deth hilat viari e entitats
■ ■ ■	Investigar es pautes de mobilitat des motoristes entà analisar-ne era accidentalitat e melhorar-ne era seguretat (2.4.09) Estudis realizadi	SCT
■ ■ ■	Estudiar era obligatorietat d'elements de seguretat activa e passiva entà melhorar era proteccion des motoristes (2.4.10) Evolucion deth nombre de víctimes mortaus e herides grèus en motocicleta e ciclomotor	SCT, DGP e entitats deth sector
■ ■ ■	Desvolopar e desplegar naues formes coercitives entà amendrir era accidentalitat des motoristes (2.4.11) Nombre de campanhes especificques realizades	SCT, DGP e policies locals
■ ■ ■	Realizar campanhes de contraròtle integrau des conductes des motoristes e des condicions des motocicletes e ciclomotors (contraròtles PREMOT) (2.4.12) Evolucion deth nombre de víctimes mortaus e herides grèus motoristes	SCT, DGP, policies locals e associacions de víctimes d'accidents de transit

2.5. Efèctes der envielhiment dera poblacion ena mobilitat e era seguretat viària

Er envielhiment dera poblacion e era melhora des condicions de vida e sociaus d'aguest grop de poblacion a ues conseqüéncias ena mobilitat e era seguretat

viària. D'un costat, hè possible que i age un grop més nombrós de persones granes actives que conduissen, més tanben se deu auer en compde era sua més grana vulnerabilitat en moment de produir-se un impacte, sigue per un chòc o per un atropelhamet.

Non desbrembam qu'es pedons més grani de 70 ans son eth grop damb més risc d'èster grèvament heridi o mòrti en atropelhamets e per aguesta rason ei important amiar a tèrme accions formatives destinades ara gent grana adaptades as caracteristiques dera sua mobilitat e establir un sistèma de formacion contínua que les ajude a melhorar es sues aptituds e actituds ena mobilitat.

Ath madeish viatge, tanben ei important trabalhar entà adaptar es pròves de renovacion deth permís de conduir en foncion des capacitats fisiques e cognitives des persones, en tot dar sosten as airines d'avaloracion des foncions cognitives relacionades damb era conduccion e melhorar era coordinacion entre es autoritats de transit e sanitàries en escambi d'informacion.

Un aute aspècte que cau auer en compde, en tot atier era tendència ar envielhiment progressiu dera poblacion, ei era adaptacion der espaci urban en tot incorporar-i es besonhs especifics d'aguest sector de poblacion, damb mesures coma era proteccion der entorn d'equipaments freqüentadi o ua regulacion semaforica avienta.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Analisar es airines d'avaloracion des foncions cognitives relacionades damb ua conduccion segura e dar-i sosten (2.5.01) Activitats d'analisi e supòrt realizades	SCT, autoescòles e Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha
■ ■ ■	Auançar ena melhora dera comunicacion entre autoritats de transit e sanitàries entà dar era responsa més adaptada possibla as besonhs des diferenti grops de risc, en tot respectar era privadesa des sues donades personaus (2.5.02) Accions de coordinacion realizades	SCT e Departament de Salut
■ ■ ■	Melhorar era senhalizacion viària d'aqueri entorns damb més concentracion de gent grana (2.5.03) Melhores realizades ena senhalizacion d'entorns	Ajuntaments e deputacions
■ ■	Sensibilizar era poblacion sus es risqui que patissen es persones granes ena mobilitat e potenciar era actualizacion de coneishements e adreties des persones que conduissen (2.5.04) Accions de sensibilizacion realizades	SCT, entitats locaus e supralocaus, associacions de victimes d'accidents de transit e autes associacions e entitats



ÈISH 3

Crear ua estrategia sensibilizadora e educativa entà involucrar tota era societat

Aguest èish apòste per desplegar iniciatiues entà promòir un cambiament culturau entara consciència d'un futur sense víctimes de transit, en tot somar sinergies damb era incorporacion de tota era societat e en tot definir ua estrategia comunicativa ath torn d'ua responsabilitat compartida peth dret ara mobilitat.

Entà poder arribar d'ua manèra eficaça as diferents persones usatgères dera via publica e especificament ad aqueres mès vulnerables, cau un cambiament ena comunicacion, en tot generar messatges d'ua manèra mès transversau e adaptada as nauis canaus, coma es hilats socials.

En mobilitat e seguretat viària se deu contunhar de reforçar er encastre dera educacion e era formacion viària entà arténher aguest cambiament culturau. Per aguesta rason, ei important estener-les enes escòles e enes instituts, en tot includir mès contenguts de mobilitat segura e sostenibla en contengut des estudis entara creacion d'abituds e conductes de mobilitat responsabla a compdar dera enfància e era adolescència.

D'un aute costat, ven centrau trabalhar mès intensament ena melhora dera formacion contínua des conductors/res e adaptar aguesta formacion as naues escomeses dera mobilitat entà que poguen melhorar es sues competències e actualizar es sòns coneishements en relacion damb es nauis auanci tecnologicis e es naues formes de mobilitat.

Per çò qu'ei dera reïncidència enes conductes de risc, cau èster capable d'abordar aguesta problematica d'ua manèra integradua, damb un tractament tant dempús der encastre sanitari e terapeutiu, en çò que tanh ath contraròtle e tractament des dependències e comportaments de risc, coma dempús der encastre legau damb es modificacions legislativas que se poderàn desvolopar.

Fin finau, cau contunhar de trabalhar ena melhora dera seguretat laborau viària e en cambiament modau e intermodau enes desplaçaments vinculadi ath lòc de trabalh e potenciar era sua incorporacion enes plans de prevencion de risqui laboraus e enes plans de desplaçaments d'enterpresa.

En aguest èish 3, s'i pòden distinguir sies subèishi enes quaus s'includissen es accions definides:

- **Sinergies comunicatives** entà incidir mès eficientament en ua responsabilitat compartida ena mobilitat
- Estrategia formativa entàs **mainatges e joeni** en actua e futur modèl de mobilitat
- Apendissatge ath long deth **cicle vitau** deuant des risqui e besonhs de mobilitat segura, sostenibla e salutosa

- **Era formacion des conductors e conductores** adaptada as naues escomeses dera mobilitat
- Mesures preventives e de contraròtle deuant des **conductes infractores e reincidentés**
- Increment des accions entara melhora dera **seguretat laborau viària**

3.1. Sinergies comunicatives entà incidir mès eficientment en ua responsabilitat compartida ena mobilitat

Eth prètzhèt de sensibilizacion que hèn er SCT e autes entitats publicques e privades en relacion damb es sinistres viaris e auti aspèctes de seguretat viària ei important entà hèr préner consciéncia ara ciutadanetat ena via d'arténher ua mobilitat segura, salutosa e sostenibla, damb era realizacion de campanhes de comunicacion, enes mejans tradicionaus e enes hilats socials, en tot incidir en combàter es conductes de risc damb ua amira non solament centrada enes conseqüéncias e eth perilh d'adoptar aquestes conductes, mès tanben ena actitud positiva d'ua responsabilitat compartida.

D'un aute costat, se deu trabalhar entà incorporar era perspectiva de genre en aquestes accions comunicatives damb, per exemple, era realizacion de campanhes de promocion dera conduccion collaborativa deuant dera competitiva.

Tanben ei important era participacion en congrèssi e jornades e era collaboracion damb universitats e instituts scientifics e de recèrca, en tot hèr atencion ara recèrca scientifica e era participacion en projectes europèus e internacionaus ath costat des darrères tendéncias e innovacions en seguretat viària.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Participar en campanhes de seguretat viària (3.1.01) Nombre de campanhes	SCT, Departament d'Interior, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes associacions, fondacions e entitats
■ ■ ■	Realizar campanhes de promocion dera conduccion collaborativa deuant dera conduccion competitiva (3.1.02) Nombre de campanhes realizades	SCT, Institut Catalan des Hemnes e associacions
■ ■ ■	Amiar a tèrme accions publicitàries de seguretat viària ene hilats socials (3.1.03) Nombre d'insercions a trauès de hilats socials Nombre de visualizacions des vidèos penjadi Nombre de seguidors de Twitter des diferenti perfils deth SCT Nombre de tuits mercadi coma favoriti o retuitadi	SCT, entitats locals e supralocaus, empreses concessionàries deth hilat viari, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes associacions, fondacions e entitats
■ ■ ■	Potenciar era redaccion deth blòg InfoTrànsit (3.1.04) Nombre d'accèssi ath blòg InfoTrànsit	SCT
■ ■ ■	Collaborar damb universitats, instituts scientifics e centres auançadi d'investigacion e recèrca (3.1.05) Nombre de convènis o acòrds de collaboracion Accions de collaboracion efectuades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitalas e Territòri, auti departaments dera Generalitat, entitats locals e supralocaus, universitats, centres d'investigacion e recèrca, Applus+ IDIADA, entitats e associacions

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Participar en projecte europeu e internacionau e augmentar era presència der SCT en encastres internacionaus (3.1.06)</p> <p>Nombre de projectes europeus a on se participe</p>	SCT, departaments dera Generalitat, Applus+ IDIADA, associacions de víctimes d'accidents de transit, autes associacions e entitats
■ ■ ■	<p>Organizar congrèssi e jornades vinculades ara explotacion e gestion deth transit e era seguretat viària e participar-i (3.1.07)</p> <p>Nombre d'actes que s'organizen</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, auti departaments dera Generalitat, IMELEC, entitats locals e supralocals, associacions de víctimes d'accidents de transit, autes associacions, fundacions e entitats

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

Entà arténher ua formacion plea que poténcia era mobilitat segura e sostenibla eth melhor modèl ei iniciàc enes prumères etapes dera fasa formativa. Per açò, ei de besonh impulsar era educacion en un futur modèl de mobilitat enes centres escolars, integrant d'ua manèra transversau era formacion en competéncies basiques de mobilitat segura, sostenibla e salutosa.

Entà assegurar-se qu'açò sigue possible, cau promòir era incorporacion ath curriculum escolar d'ua formacion en seguretat viària adaptada a cada nivèl educatiu, damb ua revision des contenguts actuaus.

Autes accions, coma es sessions practiques en circuits de circulacion, ja hè uns ans que s'amien a tèrme damb succès e fôrça bona acceptacion per part des escolans que i participen.

Era adaptacion der entorn escolar as pautes dera mobilitat segura e sostenible, a trauès de camins e entorns escolars, ei ua linha de trabalh en consonància damb era transformacion der entorn escolar en benefici dera seguretat e eth benèster des mainatges. Pendent eth triènni de vigor d'aguest Plan s'elaborarà un dossièr tecnic sus entorns escolars e er accés ad aguesti entorns.

Fin finau, cau destacar accions coma era prepausa d'elaboracion d'un manifest en defensa d'ua mobilitat escolara activa, segura e sostenibla e era designacion d'ua figura de referéncia en matèria de mobilitat enes centres educatius, a compdar des experiéncies pilòt en territori.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Desplegar amassa damb eth Departament d'Educacion era educacion entara mobilitat segura, sostenibla e salutosa (3.2.01)</p> <p>Prètzhèts realizadi</p>	SCT, Departament d'Educacion, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, ajuntaments, animadors/res d'educacion viària, ADEVIC e associacions de víctimes d'accidents de transit
■ ■ ■	<p>Promòir es intervencions d'educacion entara mobilitat segura, sostenibla e salutosa en quadre d'un modèl competenciau e dar-i sosten (3.2.02)</p> <p>Nombre d'intervencions e d'assessoraments</p> <p>Nombre d'edicions de materiau</p>	SCT, Departament d'Educacion, animadors/res d'educacion viària, ADEVIC, associacions de víctimes d'accidents de transit e entitats

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Actualizar eth tractament dera educacion viària e era mobilitat sosteniblees centres educatius (3.2.03) Accions d'actualizacion realizades	Departament d'Educacion e SCT
■ ■ ■	Collaborar damb entitats publiques e privades que participen ena educacion entara mobilitat segura e sosteniblea e l'impulsen (3.2.04) Accions de colaboracion realizades	SCT, Departament d'Educacion e entitats publiques e privades
■ ■ ■	Hèr eth seguiment, avaloracion e prepauses d'intervencions en centres educatius (parcs d'educacion viària, "Game Over", campanyes especificques, etc.) (3.2.05) Nombre d'intervencions realizades	SCT, Departament d'Educacion, DGP, animadors/res d'educacion viària e Fondacion Institut Guttmann
■ ■ ■	Educar entà ua mobilitat segura, sosteniblea e salutosa mejançant activitats practiques enes centres educatius e en léser, e estudiar e, s'ei eth cas, ampliar es activitats en tot includir formacion sus es naues formes de mobilitat (3.2.06) Evolucion deth nombre de joeni mòrti/heridi grèus damb bicicleta, ciclomotor e motocicleta Nombre d'activitats practiques realizades	SCT, Departament d'Educacion, animadors d'educacion viària, DGP, ajuntaments, entitats e associacions
■ ■ ■	Hèr educacion entara mobilitat segura e sosteniblea enes centres escolars (3.2.07) Activitats d'educacion realizades Formacion e nombre de jornades entà animadors e animadores d'educacion viària	SCT, ISPC, DGP, ADEVIC, animadors/res d'educacion viària, ajuntaments e associacions de víctimes d'accidents de transit
■ ■	Collaborar ena elaboracion e posteriora difusion d'un manifest en defensa d'ua mobilitat escolara activa, segura e sosteniblea (3.2.08) Elaboracion e accions de difusion deth manifest	SCT, Departament d'Educacion, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes associacions e entitats
■	Avalorar era designacion d'ua figura de referència en matèria de mobilitat enes centres educatius a compdar des experiències pilòt en territori (3.2.09) Nombre de centres qu'an coordinador de mobilitat	SCT, Departament d'Educacion, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori e ajuntaments
■ ■ ■	Promòir camins escolars segurs e sostenibles (3.2.10) Evolucion deth nombre de víctimes mortaus per atropelament de mainatges en zòna urbana	SCT, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes associacions e entitats
■ ■ ■	Elaborar un dossier tecnic sus entorns escolars e er accés ad aguesti entorns (3.2.11) Elaboracion e difusion deth dossier tecnic	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, Departament d'Educacion, ajuntaments e deputacions
■ ■ ■	Incentivar er usatge de mejans de transport sostenibles e abituds de mobilitat saludoses enes escoles (3.2.12) Accions d'incentivacion realizades	SCT, Departament d'Educacion, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, ajuntaments, deputacions, entitats e associacions

3.3. Aprendre ath long deth cicle vitau deuant des risqui e besonhs de mobilitat segura, sosteniblea e salutosa

Er enfasi que se met ena educacion entara mobilitat segura de mainatges e joeni deuerie èster extensiu a auti grops d'edat e a tota sòrta de collectius. Se

deu promòir ua formacion contínua en seguretat viària e mobilitat sostenibla ath long de tot eth cicle vitau des persones, en tot auer en compde es diferents collectius a qui s'adrece e es diferents pautes de mobilitat pes quaus òpten damb accions coma, per exemple, es programes de formacion intergeneracionau en seguretat viària, es accions de sensibilizacion enes centres de reconeishement de conductors/res o en encastre sanitari sus es efèctes des medicaments ena conduccion.

D'un aute costat, tanpòc podem desbrembar en moment dera formacion er efècte qu'an es naues tecnologies aplicades ara mobilitat e coma saber-les utilizar.

Ath delà des risqui de seguretat viària, tanben ei fòrça important incidir enes risqui mieambientaus e enes campanhes d'informacion mieambientau.

Per rapòrt ath sector deth transpòrt de marchandises e viatgèrs, calerà contunhar damb era realizacion d'accions entà difóner informacion e bones practiques e tanben realizar accions formatives.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Promòir era sensibilizacion e informacion sus medicaments e conduccion en encastre des centres de reconeishement de conductors/res en encastre sanitari (3.3.01) Accions de sensibilizacion realizades	SCT e Departament de Salut
■ ■	Realizar programes de formacion intergeneracionau en seguretat viària (3.3.02) Programes de formacion realizadi	SCT e Departament de Drets Socials
■ ■ ■	Amiar a tèrme accions entà difóner bones practiques e informacion sus eth compliment dera normativa adreçada a enterprises, persones interessades e associacions representatives deth sector de transpòrt de marchandises e de viatgèrs (3.3.03) Nombre d'accions de difusion realizades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitau e Territòri, ajuntaments, patronaus, sindicats, centres de formacion e associacions
■ ■ ■	Realizar accions formatives sos normativa aplicabla ath transpòrt de marchandises e de viatgèrs adreçades a personau deth CME e as policies locals (3.3.04) Nombre de còrsi e jornades ara fin deth triènni	SCT, DGP, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitau e Territòri e policies locals
■ ■ ■	Promòir es accions deth Grop de trabalh deth sector deth transpòrt e deth sector logistic (3.3.05) Nombre de sessions deth Grop de trabalh realizades	SCT
■ ■ ■	Impulsar campanhes de comunicacion sus es factors de risc e factors mieambientaus (3.3.06) Nombre de campanhes realizades e avaloracion	SCT, Departament d'Interior, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau, associacions de victims d'accidents de transit e autes associacions e entitats
■ ■ ■	Hèr campanhes de sensibilizacion entà fomentar era autoproteccion deuant des risqui naturaus adreçades a conductors/res e en cas de situacions de risc e crisis per fenomèns meteorologics (nheuades, ventades, inondacions, etc.) e risc d'incendis forestaus (3.3.07) Nombre de campanhes realizades e avaloracion	SCT, Departament d'Interior, titulars deth hilat viari e enterprises concessionàries dera via






3.4. Era formacion des conductors e conductores adaptada as naues escomeses dera mobilitat

Ei de besonh implantar un modèl integrat de formacion de conductors e conductores entà ua mobilitat segura e sostenible, adaptat as naues escomeses que representen es naues sòrtes dera mobilitat, e modificar, s'ei eth cas, es contenguts formatius actuaus. Tanben, entà hèc possible cau fomenar eth reciclatge e era actualizacion de coneishements des formadors e formadores d'autoescòles a trauès d'un plan de formacion deth centre, damb incorporacion de contenguts relatius as naues sòrtes de transpòrt, era conduccion eficienta e er usatge de naues tecnologies aplicades, en tot incorporar tanben era perspectiva de genre e de diferéncias culturaus enes pautes de conduccion.

Dempús de hè ans, er SCT e eth Departament d'Educacion collabòren e aufrissen materiaus, projèctes e sessions d'informacion e sensibilizacion adreçades ath personau d'ensenhament e as formadors d'autoescòles.

Damb er objectiu d'incentivar era excelléncia enes centres de formacion e renovacion deth permís de conduir se contunharàn de potenciar mecanismes coma eth distintiu d'autoescòles de qualitat.

Per çò qu'ei dera formacion des conductors/res, ei important amiar a tèrme accions de sensibilizacion sus es factors de risc ena conduccion e instaurar mecanismes de reciclatge e actualizacion enes renovacions deth permís de conduir, que permeten aquerir ua actualizacion dera formacion viària des conductors/res entara melhora dera seguretat viària e adaptada as naues escomeses dera mobilitat.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	<p>Sensibilizar sus es risqui deth consum d'alcoòl, d'utes drògues e medicaments e sus es distraccions per usatge deth telefòn mobil ena conduccion (3.4.01)</p> <p>Accions de sensibilizacion realizades % de victimes mortaus damb consum d'alcoòl e autes drògues detectat</p>	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de victimes d'accidents de transit, fondacions e Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha
	<p>Prepausar melhores entara formacion des conductors e conductores (3.4.02)</p> <p>Melhores prepausades</p>	SCT, Federacion d'Autoescòles de Catalonha, centres de formacion, associacions de professors de Catalonha, associacions de victimes d'accidents de transit, universitats e equipes de recèrca e autes associacions e entitats
	<p>Facilitar recorsi entara melhora dera formacion des conductors/res (3.4.03)</p> <p>Nombre d'accions realizades</p>	SCT, Federacion d'Autoescòles de Catalonha, centres de formacion, universitats, Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha, associacions de victimes d'accidents de transit e autes associacions, fondacions e entitats
	<p>Avalorar es centres tant de formacion coma de reconeishement de conductors/res (3.4.04)</p> <p>Nombre de visites realizades annaument</p>	SCT e Departament de Salut
	<p>Formar eth personau professionau: professorat de formacion viària e directors/res d'escòles de conduccion (3.4.05)</p>	SCT, Departament d'Educacion, centres de formacion, Federacion d'Autoescòles

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	Nombre totau de procèssi de formacion/capacitacion e participants	de Catalonha e associacions de víctimes d'accidents de transit
■ ■ ■	Incorporar as còrsi de formacion de formadors/res contenguts relatius as veïculs de mobilitat personau e auti mejans de transport sostenible, e tanben continguts referents ara conduccion eficienta e ar usatge des naues tecnologies aplicades (3.4.06) Nombre de còrsi realizadi	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau, centres de formacion e Federacion d'Autoescòles de Catalonha
■ ■ ■	Includir es coneishements de perspectiva de genre e de diferéncias culturaus ena formacion deth professorat des autoescòles (3.4.07) Introduccion dera perspectiva de genre enes còrsi	SCT, centres de formacion e Institut Catalan des Hemnes
■ ■ ■	Desvolopar eth curriculum de tecnician/a superior en formacion entara mobilitat segura e sostenibla (3.4.08) Desvolopament deth curriculum	SCT, Departament d'Educacion e entitats deth sector

3.5. Mesures preventives e de contraròtle deuant des conductes infractores e reincidentas

Deuant des conductes infractores des conductors e conductores reincidents ei de besonh abordar aguesta problematica dempús de diuersi encastres, en tot identificar es possibles dependéncias e era sua intervencion terapeutica e en tot potenciar protocòus de comunicacion des risqui detectadi, per çò qu'era avaloracion des possibles conductes de risc ara ora de renovar eth permís de conduir pòt ajudar a avalorar es risqui existenti e a informar-ne.

En quinsevolh cas, ath delà der establiment de sancions economiques, cau potenciar era realizacion de còrsi de reeducacion e sensibilizacion viària, es quaus an fòrça bona valoracion entre es assistents.

Tanben ei important amiar a tèrme campanhes de sensibilizacion sus es conseqüéncias des conductes reincidentas, sense desbrembar, totun, er establiment de mecanismes de refòrç positiu entàs conductors/res non infractors/res.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■	Analisar es casi enes quaus se detecten deficiéncias d'aptituds psicofisiques en conductors/res qu'an eth permís de conduir en vigor (3.5.01) Nombre de casi analisadi	SCT e Departament de Salut
■ ■ ■	Desvolopar còrsi de sensibilizacion e reeducacion viàries e avalorar-ne eth procediment e es resultats (3.5.02) Nombre de participants Nombre d'accions de seguiment/estudis	SCT, centres de formacion, Federacion d'Autoescòles de Catalonha, Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha e associacions de víctimes d'accidents de transit
■ ■ ■	Formar eth personau professionau e es testimònis que participen enes còrsi de reeducacion e sensibilizacion viària deth permís per punts (3.5.03) Nombre de participants enes còrsi e jornades	SCT, associacions de víctimes d'accidents de transit e autes entitats
■ ■	Estudiar era possibilitat de realizar còrsi de formacion en substitucion der establiment de sancions economiques entà determinades sòrtas d'infraccions (3.5.04)	SCT, Departament de Justícia, ajuntaments e associacions de víctimes d'accidents de transit

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	Prepauzes realizades	
■ ■	Prepausar era aplicacion de mesures entà conductors/res reincidents e multireincidents (3.5.05) Mesures prepausades	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut, universitats e equipes de recerca e Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha
■ ■ ■	Analisar era incidència deth sistèma de punts enes infraccions cometudes pes conductors/res (3.5.06) Estudis realizadi	SCT e Federacion d'Autoescòles de Catalonha

3.6. Incrementar es accions entara melhora dera seguretat laborau viària

Parallèlament as mesures de gestion dera mobilitat laborau e es desplaçaments de treball, cau accions preventives en encastre laborau entà arténher reduccions enes accidents laboraus de transit.

Eth prumèr pas ei conéisher melhor era casuistica des accidents laboraus de transit, en tot hèr ua analisi dera sua sinistralitat, entà poder préner mesures entà previer-les.

En contèxt actuau, s'auràn d'estudiar es efèctes dera COVID-19 enes pautes de mobilitat dera poblacion damb era consegüenta extension deth teletraball e hèr ua analisi des sòns efèctes ena mobilitat laborau e era accidentalitat.

D'un aute costat, ei important incorporar era seguretat laborau viària enes plans de prevencion de risqui laboraus e de mobilitat e contunhar en tot desenvolopar es plans de desplaçaments d'enterpresa, es quaus pretenen optimizar era mobilitat des persones que trabalhen ena enterpresa o s'i relacionen, en tot favorir er usatge de sòrtes de transport alternatiu ath veïcul privat e en tot racionalizar er usatge deth coche.

En encastre formatiu, cau implantar còrsi de formacion en actituds e comportaments segurs ajustadi as besonhs laboraus, mès que mès entàs enterpreses de transport. Damb açò se preten potenciar era formacion en seguretat viària e era conduccion eficienta enes enterpreses, sense desbrembar era importància de sensibilizar sus er usatge des sòrtes de transport mès sostenibles e saludoses, e tanben era promocion der usatge deth veïcul compartit enes desplaçaments laboraus.

Era formacion laborau tanben ei un pilar principau en encastre dera Administracion damb era realizacion de còrsi de seguretat viària en entorn laborau adreçadi as sòns treballadors e treballadores e tanben damb era aportacion de recorsi pedagogics tanben entàs enterpreses e entath sòn personau.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■	Establir procediments d'escambi d'informacion sus es accidents laboraus de transit (3.6.01) Procediments de recuelhuda de donades efectuades	SCT, DGP, Departament d'Enterpresa e Treball (ICSSL) e policies locals
■ ■	Elaborar un estudi sus es accidents laboraus de transit a compdar der	SCT e Departament d'Enterpresa e

Calendari	Accions e indicadors	Agents
	escambi d'informacion sus accidents de transit e accidents laboraus (fasa 2) (3.6.02) Elaboracion der estudi	Trabalh (ICSSL)
■ ■ ■	Analisar es cambiaments ena mobilitat damb era implantacion deth teletrabalh (3.6.03) Trabalhs d'analisi realizadi damb collectatge de donades de mobilitat derivades deth teletrabalh e independents d'aites variables (coma es derivades dera COVID-19)	SCT e Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL)
■ ■ ■	Potenciar eth cambiament de flòtes de veïculs enes empreses entà dispausar d'ua flòta mès sostenibla e mens contaminanta (3.6.04) Accions desenvolupades entà potenciar eth cambiament de flòtes de veïculs	Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rural (ICAEN), entitats locaus e supralocaus e empreses
■ ■ ■	Promòir er usatge deth veïcul compartit e deth transport collectiu enes desplaçaments tàs lòcs de treball (3.6.05) Nombre d'accidents laboraus de transit Accions de promocion realizades	SCT, entitats locaus e supralocaus, operadors des servicis de transport e entitats
■ ■ ■	Hèr prepauses entà incorporar era seguretat laborau viària enes plans de prevencion de risqui laboraus e dar sosten as empreses entà hèc (3.6.06) Prepauses efectuades Evolucion dera accidentalitat laborau de transit	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL), Departament dera Vicepresidència e Politiques Digitalas e Territori, sindicats e patronaus
■ ■ ■	Formar eth personau tecnician de prevencion de risqui laboraus en matèria de seguretat viària (3.6.07) Accions de formacion realizades	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL) e Departament dera Presidència
■ ■ ■	Promòir e aportar recorsi pedagogics entara informacion e formacion en seguretat laborau viària adreçada as treballadors/res e enes empreses (3.6.08) Nombre de recorsi e publicacions	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL), entitats e associacions
■ ■ ■	Elaborar material informatiu/formatiu en seguretat laborau viària entà treballadors/res e empreses. Elaboracion de guides. (3.6.09) Publicacion de guides en seguretat viària laborau Evolucion dera accidentalitat laborau de transit	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL), entitats e associacions
■ ■ ■	Dessenhar e realizar còrsi a distància de seguretat viària en entorn laborau adreçat a treballadors/res (3.6.10) Evolucion dera accidentalitat laborau de transit Nombre de còrsi realizadi e avaloracion	SCT e Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL)
■ ■ ■	Hèr còrsi presenciaus de seguretat viària en entorn laborau adreçadi a treballadors/res (3.6.11) Nombre de còrsi realizadi e avaloracion	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL), empreses e associacions de victimas de transit
■ ■ ■	Hèr còrsi de seguretat viària (presenciaus e a distància) en entorn laborau adreçadi a treballadors/res dera Administracion (3.6.12) Nombre de còrsi realizadi e avaloracion	SCT, DGP, Departament dera Presidència (Escòla d'Administracion Publica), Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rural e auti departaments dera Generalitat
■	Amiar a tèrme eth seminari de Coma organizar desplaçaments per rasons de treball segur enes diferents territoris (3.6.13) Realizacion deth seminari	Departament d'Enterpresa e Trabalh (ICSSL) e SCT
■ ■	Realizar campanyes d'informacion e conscienciacion sus es risqui enes desplaçaments laboraus (3.6.14) Nombre de campanyes realizades	SCT, Departament d'Enterpresa e Trabalh, entitats locaus e supralocaus

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■	<p>Actualitzar era informacion dera pagina web deth Departament d'Empresa e Trabalh dedicat especificament ara seguretat laborau viària (3.6.15)</p> <p>Continuïtat enes treballs de manteniment dera web actualizada</p>	Departament d'Empresa e Trabalh (ICSSL)
■ ■ ■	<p>Collaborar damb es ajuntaments ena redaccion de treballs tecnicos entara melhora dera seguretat viària en poligons industrials (3.6.16)</p> <p>Nombre de treballs tecnicos realizadi</p>	SCT e ajuntaments



ÈISH 4

Desvolopar un espaci de cooperacion estrategica entre es sectors implicadi ena mobilitat intel·ligenta

Aguest èish se centre ena coordinacion estrategica publico-privada entà dinamizar toti es sectors implicadi ena mobilitat en favor de sistèmes intel·ligents, en tot activar un espaci de dialòg en encastre dera mobilitat en termes d'eficiència energetica e avanç tecnologic e en tot apregondir ena collaboracion entre administracions, indústria e societat.

Es nauis sistèmes de gestion deth transit apiejadi sus sistèmes de transport intel·ligent e es naues tecnologies de gestion e informacion permeten conèisher er estat deth transit en temps reu e aufrir informacion relevanta ar usatgèr entà poder escuelher entre es diferents opcions de mobilitat existents aquera mès eficienta o sostenibla. Atau, era nomenada **Mobilitat coma servici** (Mobility as a Service, MaaS), damb era aparicion de nauis operadors privats enes sistèmes de gestion deth transit e era mobilitat, ven ua oportunitat en camin cap a ua eficiència e ua sostenibilitat mès grana enes pautes de mobilitat.

Per çò qu'ei dera automatizacion dera mobilitat, eth desvolopament dera tecnologia 5G e era aplicacion dera internet des causes contribuiràn ath sòn desvolopament, entà dispausar en temps reu d'informacion sus es condicions dera via e es accions des auti veïculs. En aguest sens, era creishenta automatizacion enes veïculs permeterà ua melhora ena prenuma de decisions que comportarà ua melhora dera seguretat viària.

Per tot açò, en aguest èish, s'i pòden distinguir quate subèishi a on s'enquadren es accions d'aguest Plan:

- Era melhora dera **eficiència energetica** des veïculs de motor: **era electrificacion** dera mobilitat
- **Era mobilitat coma servici (MaaS). Sistèmes de transport intel·ligent e naues tecnologies entara melhora dera gestion e dera informacion deth transit.** Era oportunitat des nauis operadors privats enes sistèmes de gestion deth transit
- **Es escomeses dera mobilitat autonòma e connectada**
- Gestion deth periòde de transicion enquia arténher ua mobilitat totaument **automatizada**

4.1. Era melhora dera eficiència energetica des veïculs de motor. Era electrificacion dera mobilitat

Era utilizacion des veïculs electricis presente fòrça avantatges en çò que tanh ara emision de gasi contaminants e ara melhora dera qualitat mieambientau enes nuclèus urbans.

Un des punts claus entath desenvolupament deth veïcul electric ei era extension des punts de carga. Per açò calerà crear un hilat d'infraestructures ath long de tot eth territòri abilitades damb punts de carga e electrolinères.

Ath delà deth veïcul electric, tanben s'a d'apostar peth foment dera diversificacion dera aufèrta energetica sostenibla en tot potenciar er usatge des veïculs que foncionen damb energies renovables e non contaminants e promòir era recèrca de naues tecnologies destinades a reduir er impacte ambientau dera mobilitat. Ath madeish temps, s'a d'impulsar era multimodalitat e era reduccion des desplaçaments innecessaris o circunstanciaus e ténder cap a un usatge mès racionau per çò qu'ei dera aucupacion des veïculs.

Aguest èish, centrat enes veïculs, tanben includís era installacion de dispositius de seguretat activa e passiva enes veïculs de seria entara melhora dera eficiéncia e dera seguretat.

Eth sistèma de revision tecnica de veïculs (ITV) tanben se veirà beneficiat per aguesta melhora dera eficiéncia energetica. Eth desenvolupament de solucions entà mesurar oxid de nitrogen e microparticules enes estacions e eth contraròtle des emissions mejançant er usatge des sistèmes OBD permeten arténher ua mobilitat mès neta.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Desvolopar naues tecnologies e aplicacions de navegacion per satellit (4.1.01) Nombre de projectes a on se participe	SCT, Departament d'Entepresa e Trabalh, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, Applus+ IDIADA e entitats
■ ■	Crear un grop de trabalh entà dessenhar era transicion entara mobilitat electrica (4.1.02) Creacion deth grop de trabalh e nombre de reünions realizades	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau (ICAEN), Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territòri, Applus+ IDIADA e entitats
■ ■ ■	Crear un hilat d'infraestructures abilitades entath veïcul electric damb era extension de punts de carga e electrolinères ath long de tot eth territòri (4.1.03) Evolucion dera extensión de punts de carga	Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau (ICAEN) e titolars deth hilat viari
■ ■ ■	Promòir era installacion de dispositius de seguretat activa e passiva enes veïculs de seria (4.1.04) Evolucion der usatge de dispositius de seguretat en persones implicades en accidents	SCT, fabricants d'elements de seguretat activa e passiva, Applus+ IDIADA e entitats
■ ■ ■	Impulsar era multimodalitat, mès que mès es sòrtes energeticament mès eficients (4.1.05) Accions d'impuls realizades	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau (ICAEN), ATM e entitats locals e supralocaus
■ ■ ■	Redusir ath maxim er absentisme ena ITV en tot impulsar naues campanhes damb es establiments autorizadi (4.1.06) % de veïculs damb era ITV % de veïculs industriaus autorizadi damb era ITV	SCT, Departament d'Entepresa e Trabalh, DGP e policies locals
■ ■ ■	Susvelhar e contrarotlar eth compliment de passar periodicament era inspeccion tecnica de veïculs (ITV) (4.1.07) % de veïculs damb era ITV % de veïculs industriaus autorizadi damb era ITV	SCT, Departament d'Entepresa e Trabalh, DGP e policies locals

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Contrarotlar es emissions des veïculs mejançant er usatge de sistèmes OBD ena ITV (4.1.08) % de veïculs damb contraròtle d'emissions mejançant sistèmes OBD	Departament d'Enterpresa e Trabalh e Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau
■ ■ ■	Desvolopar solucions entà mesurar oxids de nitrogèn e microparticules enes estacions ITV (4.1.09) Solucions desvolopades	Departament d'Enterpresa e Trabalh e Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau
■ ■ ■	Sensibilizar ena melhora dera aucupacion des veïculs entà redusir eth sòn nombre enes ciutats e es desplaçaments innecessaris damb es efèctes consegüenti sus era congestion deth transit (4.1.10) Accions de sensibilizacion realizades	SCT, ATM, entitats locals e supralocals

4.2. Era mobilitat coma servici (MaaS). Sistèmes de transport intelligent e naues tecnologies entara melhora dera gestion e dera informacion deth transit. Era oportunitat des nau operadors privats enes sistèmes de gestion deth transit

Ua des naues escomeses que s'an d'afrontar enes propèrs ans ei era incorporacion de naues tecnologies en encastre dera mobilitat e coma gerir era sua integracion en modèl actuau. Impulsar servicis de mobilitat integrada ei clau entà comprèner era mobilitat en Catalonha coma un sistèma globau, que proporcione era informacion mès avienta en cada cas e entà cada usatgèr, damb er objectiu comun d'arténher entre toti ua mobilitat mès sostenibla, salutosa e segura.

S'es naues formes de mobilitat emergentes deuen auer un ròtle clau en futur, e tanben en desvolopament de naues tecnologies que permeten hèr a arribar mès rapidament tota era informacion disponibla en temps reau, eth ròtle des administracions publicas ei clau entà dar accés ad aguestes donades de mobilitat en un sistèma dubèrt.

Eth Plan ITS (Sistèmes Intelligents de Transport) 2021-2023 elaborat per SCT hè part d'aguesta escomesa fèrma entara continua introduccion e renovacion des airines e equipas tecnologicas basades ena innovacion entà profitar er impacte des naues tecnologies en favor dera seguretat viària e era gestion dera mobilitat en temps reau, era mobilitat coma servici e eth veïcul autonòm.

En concret, eth Plan ITS 2021-2023, a coma objectius estrategics es següenti:

- Era administracion dera informacion en tot mantier, en tot garantir e en tot auer servicis d'informacion en temps reau
- Era gestion intermodau a trauc deth desvolopament de sistèmes e airines de gestion eficienta deth transit en tot favorir era connexion des diferents sistèmes e en tot fomentar eth transport segur e sostenible
- Eth desplegament de sistèmes C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) damb era adaptacion ath nau paradigma dera mobilitat mercada pera irrupcion des veïculs connectadi e autonòms e era mobilitat coma servici

Es accions contingudes en Plan ITS mencionat s'incorporen coma annèx en present Plan de seguretat viària 2021-2023, pera quau causa non s'especificuen ací de forma detalhada.

Entà acabar, cau destacar era importància qu'es veïculs s'equipen damb sistèmes d'ajuda ara conduccion (ADAS) e, en especiau, es veïculs pesants, entara melhora dera seguretat viària des collectius vulnerables com son motoristes, ciclistes e pedons.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Promòir era adaptacion des operadors de servicis de mobilitat a ua mobilitat autonòma e connectada (4.2.01) Accions realizades	SCT, Departament d'Entepresa e Trabalh, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, operadors de servicis de mobilitat e enterpreses concessionàries dera via
■ ■ ■	Impulsar es plataformes integradores de servicis de mobilitat (4.2.02) Accions realizades	SCT, Departament d'Entepresa e Trabalh e operadors de servicis de mobilitat
■ ■	Actualizar era app deth Servici Catalan de Transit (4.2.03) Nombre de melhores introducidas Nombre de visites ara aplicacion	SCT
■ ■ ■	Garantir e aufrir as ciutadans servicis d'informacion en temps reau basat en sistèmes ITS (4.2.04) Nombre de consultes efectuades	SCT
■ ■ ■	Implementar es accions previstes en Plan ITS 21-23 (4.2.05) Grad d'implementacion des accions	SCT
■ ■ ■	Desplegament des mejans aerians integraus der SCT tant d'ala fixa coma rotatòria (4.2.06) Nombre de mejans aerians desplegadi	SCT
■ ■ ■	Implementar mesures especiaus de circulacion, organizacion e regulacion deth transit entara melhora dera seguretat viària e er increment dera capacitat circulatòria (4.2.07) Nombre de nau km de vies damb mesures especiaus	SCT e DGP
■ ■ ■	Difóner eth hilat d'itineraris obligatòris per rasons de seguretat des veïculs que circulen damb marchandises perilhoses (4.2.08) Nombre de consultes hètes pes transportaires	SCT
■ ■ ■	Crear e difóner un hilat d'itineraris idonèus per rasons de seguretat viària des veïculs que circulen en regim de transport especiau o en formacion euromodulara (4.2.09) Accions entara creacion deth hilat d'itineraris e era sua difusion	SCT
■ ■ ■	Promòir sistèmes d'ajudes ara conduccion (ADAS) e eth desenvolopament de naues tecnologies aplicades ara conduccion entara melhora dera seguretat des pedons (4.2.10) Accions de promocion realizades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, sector dera automocion e Applus+ IDIADA

4.3. Es escomeses dera mobilitat autonòma e connectada

Pendent es tres ans deth període de vigència d'aguest Plan non se contemplen accions en aguest subèish.

4.4. Era gestion deth periòde de transicion enquia arténher ua mobilitat totaument automatizada

Eth cambiament entara automatizacion dera mobilitat e eth desenvolupament deth veïcul autonòm ei un procès graduau, ara damb un desenvolupament fòrça incipient, qu'en un futur deuerà garantir ua convivència segura entre es sistèmes actuaus e era implementacion des nauï sistèmes derivadi dera mobilitat automatizada.

Entà arténher es objectius de forma segura cau fomentar era utilizacion d'espacis entà amiar a tèrme pròves pilòt a on hèr assagi de veïculs autonòms e connectadi, coma eth projècte Catalunya Living Lab. Parallèlament, en tot auer en compde qu'era persona a de contunhar d'èster er èish centru dera mobilitat, cau trabalhar ena acceptacion psicossociau des persones deuant deth cambiament sociau que represente era automatizacion dera mobilitat.

En definitiva, calerà auer en compde qu'entara gestion deth periòde de transicion enquia arténher ua mobilitat totaument automatizada serà de besonh un cambiament de mentalitat a escala sociau que permete integrar era mobilitat autonòma e connectada ena societat actuaus, sense vier ne un problèma de seguretat viària ne un problèma d'exclusion sociau.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Impulsar era incorporacion deth veïcul autonòm e connectat: Catalunya Living Lab (4.4.01) Nombre de pròves realizades	SCT, Departament d'Entèpresa e Trabalh, sector dera automocion e Applus+ IDIADA
■ ■	Crear un grop de trabalh entà dessénhar eth procès de transicion entara mobilitat autonòma e connectada (4.4.02) Creacion deth grop de trabalh	SCT, departaments dera Generalitat, entitats locaus e supralocaus, titolars deth hilat viari, sector dera automocion e Applus+ IDIADA
■ ■	Gerir e préner mesures entà evitar eth risc d'exclusion dera gent grana o damb problèmes d'accès as tecnologies relatives ath veïcul autonòm e connectat (4.4.03) Accions realizades	SCT, Federacion d'Autoescòles de Catalonha, Applus+ IDIADA, associacions e entitats



ÈISH 5

Establir es objectius estratègics entàs infraestructures per rapòrt as nauï sistèmes de mobilitat

Aguest èish preten dar responsa as naues escomeses qu'es sistèmes intelligents de transpòrt pòden supausar entàs infraestructures. Entà respòner as nauï besonhs dera conduccion automatizada e connectada calerà adaptar es vies damb er equipament de besonh que permete connectar era infraestructura damb es veïculs.

Tanben se vò promòir un hilat accessible e compatible entà toti, que tengue en compde eth dret ara mobilitat segura des collectius vulnerables mejançant era organizacion d'espacis destinadi ad aguesti collectius e optimizar e omogeneïzar eth hilat viari damb es sistèmes intelligents de transpòrt de darrèra generacion.

En aguest èish, s'i pòden distinguir dus subèishi, a on s'includissen es accions d'aguest Plan:

- Era escomesa d'**adaptar eth hilat viari** as sistèmes intelligents de transpòrt e a ua mobilitat autonòma e connectada
- **Eth dessenh segur des infraestructures**, damb dedicacion especifica d'espacis entàs collectius vulnerables

5.1. Era escomesa d'adaptar eth hilat viari as sistèmes intelligents de transpòrt e a ua mobilitat autonòma e connectada

Era futura mobilitat automatizada e connectada presentarà ua seria d'avantatges, mès tanben escomeses importantes coma era adaptacion des infraestructures. Atau, se presente eth desafiament de definir e desplegar eth modèl d'infraestructures digitaus abilitadores dera mobilitat deth futur e deth transpòrt intelligent entà identificar e desvolopar es infraestructures que permeten era transformacion digitaus dera mobilitat e definir eth sòn modèl de connectivitat e sensorizacion.

Eth Plan ITS 2021-2023 preve accions entath desvolopament dera sensorizacion des hilats de transpòrt entara obtencion de donades en temps reau entà melhorar-ne era gestion, que permeten, entre autes causes, evitar atropelhaments, sinistres viaris o congestions.

Parallèlament cau redefinir eth modèl de manteniment des infraestructures e establir es equipaments basics entà que siguen aptes entara mobilitat autonòma, amiar a tèrme ua estandardizacion des condicions dera via (pasiments, sistèma de drenatge, materiaus intelligents, etc.) e cercar era aplicacion de nauï materiaus auançadi e sostenibles.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Promòir era adaptacion des infraestructures a ua mobilitat autonòma e connectada (5.1.01) Accions realizades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocaus, titolars deth hilat viari, enterpreses concessionàries dera via e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Establir entorns contrarotladi e segregadi entara conduccion autonòma (5.1.02) Accions aviades (projècte o implantacion)	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, Departament d'Entrepresa e Trabay, titolars deth hilat viari, enterpreses concessionàries dera via e Applus+ IDIADA
■ ■ ■	Promòir era recèrca e aplicacion de nauis materiaus sostenibles entàs infraestructures (5.1.03) Accions desenvolopades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, universitats e entitats
■ ■ ■	Aprobar e implantar eth Plan de manteniment des equipas ITS en hilat viari de Catalonha (5.1.04) Nombre d'accions realizades	SCT
■ ■ ■	Implantar es programes incluidi en Èish estrategic d'exploracion deth hilat viari dera Generalitat (5.1.05) Nombre d'accions executades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori
■ ■ ■	Implantar es programes incluidi en Èish estrategic de seguretat viària- Vision Zèro deth hilat viari dera Generalitat (5.1.06) Nombre d'accions executades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori
■ ■ ■	Avaloracion deth hilat de carretères dera Generalitat mejançant era metodologia Star Rating d'Eurorap (5.1.07) Km de carretères avalorades	SCT e Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori

5.2. Dessenh segur des infraestructures, damb dedicacion especifica d'espacis entàs collectius vulnerables

Un dessenh segur des infraestructures implique dotar de mès seguretat as usatgèrs dera via, en especiau as personas mès vulnerables que se mònen damb sòrtes de transpòrt non motorizadas, e redusir era accidentalitat viària. Cau qu'age en compde toti es sistèmas de desplaçament, particularizant es condicions de circulacion segons era accidentalitat o era capacitat ambientau e en tot utilizar era segregacion fisica entà protegir es diferents collectius quan serà de besonh.

Exemples concrets ne serien er establiment de vies segregades entà autobús, ciclistes e motoristes, entà protegir aguesti collectius e incrementar era sua seguretat; era melhora dera eficiència deth transpòrt public damb accions coma eth desenvolopament de plataformes entath transpòrt public, o era creacion d'un hilat d'infraestructures ciclables en zòna interurbana.

Un aute aspècte a avalorar, mès que mès ara ora de redusir era sinistralitat, ei era adaptacion des velocitats a nauis critèris a on se tenguen en compde es diferents tipas d'usatgèrs mès abituaus e se revisen es limits de velocitat en conseqüència, principaument en zòna urbana e enes carretères segondàries, d'acòrd damb es modificacions legislatives de reduccion dera velocitat en zòna urbana que se son a implantar.

Tanben se deu auer en compde eth hèt qu'es persones damb mobilitat redusida poguen accedir damb facilitat a totes es infraestructures de mobilitat e ath transpòrt public, en tot establir critèris d'accessibilitat e seguretat ena via publica entà personas damb empeditat sensoriau e fisica o damb dificultats de mobilitat.

Ath delà, cau revisar era senhalizacion verticau e orizontau, e tanben mesures entà contribuïr a redusir eth nombre d'accidents frontaus e frontolateraus, damb accions coma era implantacion de carretères 2+1.

Eth Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori hè annaument es avaloracions d'impacte dera seguretat viària e auditories de seguretat viària des projèctes que redigís en relacion damb es carretères dera Generalitat e execute annaument eth Plan d'inspeccions de seguretat viària des carretères dera Generalitat que ja son en servici (en fasa d'explotacion e conservacion).

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Definir e implantar eth Plan 2+1 en hilat de carretères dera Generalitat (5.2.01) Km de hilat viari d'implantacion deth Plan	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori e SCT
■ ■ ■	Hèr eth seguiment e era avaloracion deth Plan d'implantacion de separadors de fluxi de transit en carretères convencionaus de caçada unica (5.2.02) Km de carretères avalorades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori e SCT
■ ■ ■	Redigir e aprobar era transposicion dera Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octobre de 2019 que modifique era Directiva 2008/96/CE sus gestion dera seguretat des infraestructures viàries (5.2.03) Redaccion e aprobacion dera transposicion dera Directiva	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori
■ ■ ■	Promòir es avaloracions d'impacte de seguretat viària e auditories de seguretat viària, segons era Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octobre de 2019 que modifique era Directiva 2008/96/CE sus gestion dera seguretat des infraestructures viàries (5.2.04) % de km auditats per rapòrt ath totau de hilat viari Nombre % de vies auditades per titular	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori e deputacions
■ ■ ■	Realizar avaloracions d'impacte de seguretat viària e auditories de seguretat viària (5.2.05) % de km auditats Evolucion deth nombre de personas mòrtes e herides grèus en vies auditades	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori
■ ■ ■	Executar eth Plan d'inspeccions de seguretat viària deth hilat de carretères dera Generalitat e deth hilat dera Deputacion de Barcelona (5.2.06) Km de carretères inspeccionades Nombre d'accidents grèus e mortaus	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, SCT e Deputacion de Barcelona
■	Establir un dessenh de segregacion fisica entà collectius vulnerables qu'apòrte seguretat a toti es usatgèrs dera via (5.2.07) Accions de segregacion fisica implementades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori e titulars deth hilat viari
■ ■ ■	Desvolopar plataformes reservades entath transpòrt public (vies de bus e autes) (5.2.08) Nombre de plataformes establides	SCT, Departament de Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, operadors des servicis de transpòrt, entitats locaus e supralocaus

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■	<p>Establir normativament uns criteris de dissenh dera infraestructura deth hilat ciclista (interurban e urban) (5.2.09)</p> <p>Establiment des directritzes normatives Km de hilat ciclista adaptadi</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori, entitats locals e supralocals e titulars deth hilat viari
■ ■ ■	<p>Esténer un hilat interurban de vies ciclables e entà pedons que comuniquen diferents poblacions (5.2.10)</p> <p>Nombre de km de vies ciclables e entà pedons nau</p>	Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori, DAMB, entitats locals e supralocals e titulars deth hilat viari
■ ■	<p>Determinar, mejançant eth decret de desplegament dera Lei d'accessibilitat, es aspèctes e criteris d'accessibilitat e seguretat ena via publica entà persones damb empeditat sensoriau e fisica o damb dificultats de mobilitat (5.2.11)</p> <p>Accions de desplegament realizades</p>	SCT e Departament de Drets Socials
■ ■ ■	<p>Potenciar era implementacion deth còdi d'accessibilitat en trams urbans per çò qu'ei dera amplària deth trepader, arribents, etc. (5.2.12)</p> <p>Accions d'implementacion realizades</p>	Departament de Drets Socials, diputacions e ajuntaments
■ ■	<p>Melhorar es procediments d'accion en cas d'accident greu damb afectacions viàries importants (5.2.13)</p> <p>Accions de melhora implementades</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori, DGP, diputacions e ajuntaments
■ ■ ■	<p>Hèr auti estudis en encastre dera seguretat viària dera infraestructura (5.2.14)</p> <p>Nombre d'estudis elaboradi</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitals e Territori, diputacions, Applus+ IDIADA e entitats



ÈISH 6

Desvolopar era estructura de besonh entara gestion deth cambiament

Aguest èish vò reforçar era colaboracion e coordinacion entre es diferentes administracions publiques (Administracion dera Generalitat, entitats locals e supralocaus) enes politiqes de seguretat viària e de mobilitat, de manèra qu'es aspèctes fundamentaus en encastre dera mobilitat segura e sostenibla s'abòrden de manèra coordinada. De hèt, sense ua aproximacion transversau non serà possible crear un quadre que permite hèr front as escomeses dera mobilitat presentes e futures. Tanben cau potenciar era colaboracion entre Administracion e societat civiu entà reforçar es dinamiqes de participacion sociau enes politiqes publiques.

D'un aute costat, aguest èish preten repensar era estructura actua dera autoritat deth transit entà abordar es naues escomeses de mobilitat e seguretat viària en futur e tanben era estructura des policies de transit e era gestion deth creishement exponenciau deth sistèma de sancions.

En aguest darrèr èish, s'i pòden distinguir cinc subèishi enes quaus s'includissen es accions d'aguest Plan:

- Es **politiques publiques de mobilitat e seguretat viària**: repensar era estructura de besonh entà abordar es naues escomeses dera mobilitat
- Reforçar era **coordinacion e colaboracion** damb es entitats supralocaus e locals
- **Prepausar un quadre juridic** entà adaptar era mobilitat segura e sostenibla ath cambiament culturau e de paradigma
- **Planificar es estratègies** dera mobilitat segura e sostenible
- Atencion as **victimes** d'accidents de transit

6.1. Es politiqes publiques de mobilitat e seguretat viària: repensar era estructura de besonh entà abordar es naues escomeses dera mobilitat

Era naua estratègia de seguretat viària en Catalonha, articulada entorn ath Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030, vò repensar era estructura der SCT damb er objectiu d'abordar es naues escomeses dera mobilitat segura e sostenible. Er objectiu finau ei establir politiqes transversaus damb es quaus arténher ua mobilitat activa, salutosa e sostenibla, reforçar es politiqes de mobilitat segura e sostenible, era seguretat viària e era gestion deth transit, e èster un referent en encastre des politiqes de mobilitat segura en encastre urban.

Per açò, cau dotar eth Serviç Catalan de Transit dera estructura e eth dimensionament de besonh entà poder exercir eth lideratge en aguesti encastres.

S'a d'analisar, tanben, era distribucion de competéncies entre es diferents administracions entà melhorar era eficacitat e eficiéncia des politiqués de mobilitat e seguretat viària, en tot compdar en tot moment damb era participacion deth sector privat e eth teishut associatiu.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Aquerir plees competéncies en matèria de transit e seguretat viària en Catalonha (6.1.01) Accions realizades	SCT
■ ■ ■	Realizar projèctes tecnicos entara analisi e era melhora dera seguretat viària (6.1.02) Nombre de projèctes tecnicos realizadi	SCT, Departament dera Vicepresidéncia e de Politiqués Digitaus e Territori, entitats locaus e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Desvolopar es accions deth Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030, deth Plan de seguretat viària e auti, mejançant airines de planificacion (6.1.03) Edicion annau deth Programa d'activitats	SCT, membres dera Comission Catalana de Transit e Seguretat Viària (CCTSV), departaments dera Generalitat, entitats locaus e supralocaus, autes entitats publicques e privades e associacions
■ ■ ■	Promòir era adesion ath Pacte nacionau entara mobilitat segura e sostenibla (PNMSS) 2021-2030 des diferents administracions publicques e entitats publicques e privades (6.1.04) Nombre d'adesions pendent eth triènni	SCT, departaments dera Generalitat, entitats locaus e supralocaus, autes entitats publicques e privades e associacions
■ ■ ■	Impulsar eth modèl formatiu dera Cagira d'Educacion e Formacion Viària (6.1.05) Accions desvolopades damb aguest modèl	SCT, Cagira d'Educacion e Formacion Viària dera UAB e Collègi Oficiau de Psicologia de Catalonha

6.2. Reforçar era coordinacion e collaboracion damb es entitats supralocaus e locaus

Ena luta entara reduccion dera accidentalitat, resulte essenciau qu'es diferents administracions publicques damb diferents competéncies sus era matèria trabalhen de forma coordinada e en tot colaborar entre eres entà seguir en tot auançar cap a un modèl de mobilitat segura e sostenibla.

Es entitats supramunicipaus deuen auer un ròtle clau en aguesta participacion mès grana enes politiqués de mobilitat, e tanben es municipis, es quaus an un ròtle fòrça important ena prenuda de decisions dera mobilitat en encastre locau.

Se prepausa crear un Conselh de viles, ciutats e pòbles entara mobilitat segura e sostenibla, d'escambi de bones practiques e d'experiéncias, damb es objectius següenti:

- Promòir era mobilitat segura e sostenibla coma ua politica publica deth municipi
- Incentivar eth mon locau en foncion des boni resultats obtengudi

- Melhorar era recuelhuda d'informacion sus es accidents damb victimes des municipis
- Crear un comitat tecnic assessor en matèria de seguretat viària urbana

Er SCT aurà d'aquerir nau recorsi entath foncionament tecnic d'aguest Conselh entà dispausar des mejans tecnicos, materiaus e de recorsi umans avienti entà poder amiar-lo a tèrme.

A part, se deu contunhar d'impulsar politiques de mobilitat segura e sostenibla a escala municipau, mejançant, entre d'autes:

- Es plans locaux de seguretat viària
- Era incorporacion dera seguretat viària as plans de mobilitat urbana e as plans de desplaçaments d'enterpresa
- Era realizacion de rapòrts d'analisís d'accidentalitat en vies urbanes
- Er assessorament tecnic enes municipis
- Era gestion des diferents formes de mobilitat

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Crear grops de trabalh entara melhora dera seguretat viària e era gestion deth transit (6.2.01) Nombre de GT creadi	SCT, departaments dera Generalitat, membres dera CCTSV, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Redigir plans locals de seguretat viària entara melhora dera seguretat viària en encastre urban (6.2.02) Nombre de plans annaus redigidi	SCT e ajuntaments
■ ■ ■	Redigir trabalhs tecnicos de seguretat viària entà incidir sus ua problematica especifica de seguretat viària enes municipis (6.2.03) Nombre de trabalhs annaus redigidi	SCT e ajuntaments
■ ■ ■	Aconselhar as municipis en matèria de seguretat viària e mobilitat sostenibla (6.2.04) Nombre de consultes efectuades pes municipis	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau e entitats locals e supralocaus
■ ■	Crear un Conselh de viles, ciutats e pòbles entara mobilitat segura e sostenibla entar escambi de bones practiques e prepauses (6.2.05) Accions entara creacion deth Conselh	SCT, Departament d'Accion Climatica, Alimentacion e Agenda Rurau e ajuntaments

6.3. Prepausar un quadre juridic entà adaptar era mobilitat segura e sostenibla ath cambiament culturau e de paradigma

Era societat en generau e en especiau es administracions publicas an d'abordar fòrça des aspèctes que comportarà eth cambiament entara sostenibilitat enes pautes de mobilitat e era naua mobilitat automatizada e connectada. Per açò, calerà tornar a considerar bèri aspèctes legaus, de responsabilitat en cas d'accident, de seguretat informatica, de regulacion de naues tecnologies, e ath madeish temps formular prepauses legaus que tenguen en compde non solament es veïculs de motor, mès tanben totes es formes de mobilitat, era mobilitat coma servici, era mobilitat compartida e es cambiaments ena distribucion de marchandises.

Per açò, ei important establir es modificacions legislatives apertientes que donguen responsa as naues escomeses e oportunitats deth nau paradigma ena mobilitat que se profile.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	Prepausar reformes ena legislacion viària e en encastres legaus en relacion damb es sinistres viaris e era seguretat viària (6.3.01) Elaboracion e presentacion des reformes prepausades	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, membres dera CCTSV, autes entitats e associacions
■ ■	Impulsar modificacions normatives que permeten escambiar era informacion de besonh entà reconduir es conductes imprudentes des infractors/res reincidents (administratius o penaus) (6.3.02) Modificacions normatives impulsades	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut e associacions de victimas d'accidents de transit
■ ■	Presentar prepauses legaus en relacion damb era bicicleta entà melhorar-ne era seguretat (6.3.03) Elaboracion e presentacion des prepauses	SCT, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Elaborar prepauses legaus entà previer es efèctes negatius der usatge deth tabac enes veïculs (6.3.04) Elaboracion e presentacion des reformes prepausades	Departament de Salut
■ ■ ■	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius més vulnerables dera mobilitat (6.3.05) Estudis realizadi	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	Promòir eth desenvolupament d'ua legislacion especifica entara regulacion dera senhalizacion entà motoristes (6.3.06) Accions realizades	SCT
■ ■	Promòir eth desplegament legislatiu entara circulacion de veïculs autonòms ena via publica (6.3.07) Accions realizades	SCT e Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori

6.4. Planificar es estratègies dera mobilitat segura e sostenible

Cau contunhar de planificar es diferents accions dera mobilitat segura e sostenible mejançant es plans triennaus de seguretat viària, en tot implicar es diferents institucions publiques-privades ena promocion, difusion e planificacion dera mobilitat segura e sostenible.

Un prètzhet fundamentau que se deu amiar a tèrme en encastre dera planificacion des politiques publiques ei era avaloracion des diferents plans implementadi. Pendent eth trienni qu'engloba aquest Plan s'avalorarà eth Plan estrategic de seguretat viària de Catalonha (PESVC) 2014-2020 damb ua analisi der acompliment des objectius prepausadi, atau coma ua avaloracion des èishi, linhas estratègiques e projectes tractors establidi e des indicadors que se despleguen.

Tanben ei important potenciar organismes de participacion e consulta coma era Comission Catalana de Transit e Seguretat Viària e es grups de trabalh que ne depenen entà tractar tematiques especificas que requerisquen ua planificacion e gestion concrètes, e tanben era participacion enes diferents comissions interdepartamentaus existents.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Liderar, coordinar e difóner eth Plan de seguretat viària 2021-2023 e definir es objectius e contenguts generaus deth Plan de seguretat viària 2024-2026 (6.4.01)</p> <p>Elaboracion deth Programa d'activitats annaus Grad d'acompliment deth PSV 2021-2023 Elaboracion deth PSV 2024-2026</p>	SCT e Departament d'Interior
■ ■ ■	<p>Establir indicadors de seguiment enes airines de planificacion entà verificar er acompliment des objectius establidi (6.4.02)</p> <p>Establiment d'un sistema d'indicadors d'avaloracion</p>	SCT
■ ■ ■	<p>Hèr era avaloracion des objectius e linhes estrategiques deth Plan estrategic de seguretat viària 2014-2020 (6.4.03)</p> <p>Elaboracion e presentacion deth document d'avaloracion</p>	SCT
■ ■ ■	<p>Establir objectius de seguretat viària enes plans d'accion de cada Administracion publica e dera rèsta d'institucions implicades, e hèr eth seguiment des compromisi (6.4.04)</p> <p>Accions de seguiment e coordinacion realizades</p>	SCT, departaments dera Generalitat, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e entitats
■ ■ ■	<p>Impulsar era Comission Catalana de Transit e Seguretat Viària, e tanben es grups de treball que ne depenen, e participar-i (6.4.05)</p> <p>Nombre de reunions annaus dera CCTSV e des GT</p>	SCT e membres dera CCTSV
■ ■	<p>Crear ua Comission Tecnica dera Bicicleta restacada ara Taula dera Biciceta (6.4.06)</p> <p>Creacion dera Comission Tecnica</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocaus, entitats e associacions
■ ■ ■	<p>Participar en diferents comissions interdepartamentaus en relacion damb eth transit e era melhora dera seguretat viària (6.4.07)</p> <p>Nombre de reunions realizades</p>	SCT, Departament d'Entrepresa e Treball (ICSSL), Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e entitats
■ ■ ■	<p>Participar enes eveniments e jornades organizades per entitats publiques e privades (6.4.08)</p> <p>Nombre de jornades e eveniments a on s'a participat</p>	SCT, Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori, auti departaments dera Generalitat, entitats locals e supralocaus, associacions de víctimes d'accidents de transit e autas entitats publiques e privades
■ ■ ■	<p>Participar en diferents grups de treball estataus e internacionaus relacionadi damb era seguretat viària (6.4.09)</p> <p>Nombre de GT enes quaus s'a participat</p>	SCT e Departament dera Vicepresidència e de Politiques Digitaus e Territori

6.5. Atencion as víctimes d'accidents de transit

Maugrat eth trabalh de prevencion, es melhores enes infraestructures e era arribada deth veïcul autonòm, calerà contunhar de rénder atencion ath conjunt des víctimes de sinistres viaris. Cau contunhar de melhorar era atencion pòst sinistre as víctimes en tot ampliar es servicis qu'aufrís eth Servici d'Informacion e Atencion as Victimes d'Accidents de Transit (SIAVT).

Ei de besonh contunhar en tot colaborar damb es entitats e associacions de víctimes ena realizacion de projectes en relacion damb era seguretat viària e hèr un esfòrç clar entà melhorar era atencion psicologica immediata as víctimes de sinistres viaris.

D'un aute costat, se vò ampliar era atencion as victimas que patissen seqüeles fòrça grèus coma conseqüència d'un sinistre viari, ei a díder, as victimas dirèctes viues en çò que tanh as prestacions e atencions que cau recéber enes prumèrs moments.

Calendari	Accions e indicadors	Agents
■ ■ ■	<p>Potenciar es servicis qu'aufrís eth SIAVT entà convertir-se en un servici més proactiu ena atencion as victimas des sinistres viaris (6.5.01)</p> <p>Nombre de consultes de victimas efectuades</p>	SCT, DGP, entitats locals e supralocals e associacions de victimas d'accidents de transit
■ ■ ■	<p>Ampliar era atencion psicologica as victimas de transit en cas d'accidents mortaus e tanben enes accidents damb heridi grèus a on i age menors de 18 ans (6.5.02)</p> <p>Nombre d'accions realizades</p>	SCT, SEM e associacions de victimas d'accidents de transit
■ ■ ■	<p>Ampliar es servicis d'atencion as victimas herides damb seqüeles grèus des sinistres viaris (6.5.03)</p> <p>Nombre d'activitats realizades</p>	SCT, associacions de victimas d'accidents de transit e entitats publiques e privades
■ ■ ■	<p>Collaborar en actes, jornades e eveniments relacionadi damb era seguretat viària e coorganizar-les, amassa damb es associacions de victimas d'accidents de transit (6.5.04)</p> <p>Nombre d'activitats realizades</p>	SCT, associacions de victimas d'accidents de transit e entitats publiques e privades

ACCIONS DETH PSV ORDENADES PER TEMATIQUES

Aguestes accions desenvolupades an un impacte directe sus ua seguida de tematiques destacades, ordenades en foncion des principaus factors e grups de risc sus es quaus an ua incidència. Se presenten agropades segons eth següent orde:

1. Pedons



Còdi èish-subèish	Accion
1.1.02	Hèr un trabalh tecnic de mobilitat d'usatgèrs vulnerables non motorizadi
1.1.03	Promòir sòrtes de convivència entre ciclistes, conductors/res d'automobils, motoristes, usatgèrs de veïculs de mobilitat personau e pedons
1.1.10	Promòir es activitats de promocion deth transpòrt actiu en quadre deth PINSAP (Plan interdepartamentau e intersectoriau de salut publica) e dar-i sosten
1.1.11	Elaborar materiaus de supòrt tath Conselh sanitari entara promocion deth transpòrt actiu, era seguretat viària e era prevencion de lesions de transit
1.4.01	Incrementar er espaci destinat as pedons e reduir er espaci public destinat ath veïcul de motor en zòna urbana
1.4.02	Collaborar damb es ajuntaments entara extension de zònes de pedons e zònes 30 enes nuclèus urbans mejançant era realizacion de trabalhs tecnicos de pacificacion deth transit
1.4.06	Establir ua regulacion semaforica favorabla ath transpòrt public e ara mobilitat en bicicleta e a pè en detriment deth veïcul privat
2.2.01	Instaurar mesures de reduccion dera velocitat en encastres urbans, trauessères e zònes periurbanas
2.2.02	Revisar era configuracion des passi de pedons entà melhorar-ne es condicions de seguretat
2.2.03	Adaptar era senhalizacion especifica destinada as pedons
2.2.04	Incrementar es campanhes de prevencion e contraròtle des conductes de risc entara proteccion des pedons
2.2.05	Incorporar sistèms de videovigilància (ITS) enes vies entà protegir es pedons, mès que mès enes municipis que non an policia locau
2.2.06	Establir itineraris segurs entà pedons en recorruits interurbans
3.2.10	Promòir camins escolars segurs e sostenibles
3.2.11	Elaborar un dossièr tecnic sus entorns escolars e er accés ad aguesti entorns
4.2.10	Promòir sistèms d'ajudes ara conduccion (ADAS) e eth desenvolupament de naues tecnologies aplicades ara conduccion entara melhora dera seguretat des pedons
5.2.07	Establir un dessenh de segregacion fisica per collectius vulnerables qu'apòrte seguretat a toti es usatgèrs dera via
5.2.10	Estèner un hilat interurban de vies ciclables e entà pedons que comunique diferents poblacions
5.2.11	Determinar, mejançant eth decret de desplegament dera Lei d'accessibilitat, es aspèctes e critèris d'accessibilitat e seguretat ena via publica entà personas damb empeditat sensoriau e fisica o damb dificultats de mobilitat
5.2.12	Potenciar era implementacion deth còdi d'accessibilitat en trams urbans per çò qu'ei dera amplària deth trepader, arribents, etc.
6.3.05	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius mès vulnerables dera mobilitat



2. Ciclistes e VMP

Còdi èish-subèish	Accion
1.1.01	Promòir era mobilitat en bicicleta e er usatge de vies ciclables segures
1.1.02	Hèr un trabalh tecnic de mobilitat d'usatgèrs vulnerables non motorizadi
1.1.03	Promòir sòrtes de convivéncia entre ciclistes, conductors/res d'automobils, motoristes, usatgèrs de veïculs de mobilitat personau e pedons
1.1.08	Crear places de parcatge de nauta capacitat entà bicicletes enes estacions de transpòrt public
1.3.01	Elaborar un dossièr tecnic de recomanacions entara circulacion segura des veïculs de mobilitat personau (VMP)
1.3.02	Fomentar activitats formatives sus er usatge des VMP
1.4.06	Establir ua regulacion semaforica favorabla ath transpòrt public e ara mobilitat en bicicleta e a pè en detriment deth veïcul privat
2.1.09	Incorporar es VMP ena basa de donades d'accidentalitat
2.3.01	Participar ena Taula dera Bicicleta e ena Comission Tecnica
2.3.02	Collaborar ena difusion dera bicicleta mejançant actes e eveniments nacionaus e internacionaus
2.3.03	Dar sosten tecnic as municipis entath dessenh e execucion d'infraestructures ciclables e entara promocion der usatge segur dera bicicleta
2.3.04	Dar continuitat as hilats de vies ciclistes en entorns urbans e melhorar era seguretat des vies ciclables
2.3.05	Actualizar eth <i>Manuau entath dessenh de vies ciclistes de Catalonha</i> en tot incorporar-i recomanacions entath hilat viari urban
2.3.06	Promòir era visibilitat des ciclistes
2.3.07	Elaborar un rapòrt annau de seguiment entà analizar era accidentalitat des ciclistes e hèr recomanacions de melhora
2.3.08	Desvolopar estudis e collectar donades sus persones vulnerables usatgères dera via en encastre urban e interurban
2.3.09	Analisar e definir eth Plan d'accions sus carretères compartides, hèr-ne eth seguiment e participar en Grop de trabalh
2.3.10	Elaborar eth Plan de capacitats de ciclistes deth hilat viari en tot profiter des aplicacions mobiles
2.3.11	Realizar campanhes e actes entà promòir era bicicleta en encastre quotidian adreçadi a diferenti grops d'usatgèrs e collectius professionaus
3.2.06	Educar entà ua mobilitat segura, sostenibla e salutosa mejançant activitats practiques enes centres educatius e en léser, e estudiar e, s'ei eth cas, ampliar es activitats en tot includir-i formacion sus es naues formes de mobilitat
3.4.06	Incorporar as còrsi de formacion de formadors/res contenguts relatius as veïculs de mobilitat personau e auti mejans de transpòrt sostenible, e tanben contenguts referents ara conduccion eficienta e ar usatge des naues tecnologies aplicades
5.2.07	Establir un dessenh de segregacion fisica per collectius vulnerables qu'apòrte seguretat a toti es usatgèrs dera via
5.2.09	Establir normativament uns critèris de dessenh dera infraestructura deth hilat ciclista (interurban e urban)
5.2.10	Esténer un hilat interurban de vies ciclables e entà pedons que comuniquen diferents poblacions
6.3.03	Presentar prepauses legaus en relacion damb era bicicleta entà melhorar-ne era seguretat

Còdi èish-subèish	Accion
6.3.05	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius mès vulnerables dera mobilitat
6.4.06	Crear ua Comission Tecnica dera Bicicleta restacada ara Taula dera Bicicleta

3. Motoristes

Còdi èish-subèish	Accion
1.1.03	Promòir sòrtes de convivéncia entre ciclistes, conductors/res d'automobils, motoristes, usatgèrs de veïculs de mobilitat personau e pedons
1.4.05	Promòir eth parcatge ena caçada des motocicletes e ciclomotors e trèir eth sòn parcatge des trepaders
2.4.01	Contunhar en tot desplegar eth programa dera Formacion 3.0 en carretères dubèrtes e hèr difusion dera formacion
2.4.02	Dessenhar e potenciar era formacion entàs motoristes que hèn desplaçaments per mobilitat obligada
2.4.03	Analisar es condicions, era experiéncia e es requisits que se requerissen entà conduir motocicletes des diferents categories
2.4.04	Analisar era accidentalitat dempús der aspècte dera infraestructura
2.4.05	Hèr prepauses e accions de melhora des infraestructures viàries entà aumentar era seguretat des motoristes
2.4.06	Adaptar era infraestructura viària as motoristes damb era implantacion de senhalizacion orizontau e verticau especifica que melhore era sua proteccion, sustot en aqueri trams d'intensitat mejana mès elevada o de risc mès elevat
2.4.07	Espandir era experiéncia de senhalizacion especifica deth traçat de viratges perilhosi entà motoristes
2.4.08	Estudiar, analisar e promòir era segregacion de motocicletes enes accèssi tàs granes ciutats
2.4.09	Investigar es pautes de mobilitat des motoristes entà analisar-ne era accidentalitat e melhorar-ne era seguretat
2.4.10	Estudiar era obligatorietat d'elements de seguretat activa e passiva entà melhorar era proteccion des motoristes
2.4.11	Desvolopar e desplegar naues formes coercitives entà amendrir era accidentalitat des motoristes
2.4.12	Realizar campanhes de contraròtle integrat des conductes des motoristes e des condicions des motocicletes e ciclomotors (contraròtles PREMOT)
5.2.07	Establir un dessenh de segregacion fisica per collectius vulnerables qu'apòrte seguretat a toti es usatgèrs dera via
6.3.05	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius mès vulnerables dera mobilitat
6.3.06	Promòir eth desenvolopament d'ua legislacion especifica entara regulacion dera senhalizacion entà motoristes





4. Gent grana

Còdi èish-subèish	Accion
2.5.01	Analisar es airines d'avaloracion des foncions cognitives en relacion damb ua conduccion segura e dar-i sosten
2.5.02	Auançar ena melhora dera comunicacion entre autoritats de transit e sanitàries entà dar era responsa més adaptada possible as besonhs des diferenti grops de risc, en tot respectar era privadesa des sues donades personaus
2.5.03	Melhorar era senhalizacion viària d'aqueri entorns damb més concentracion de gent grana
2.5.04	Sensibilizar era poblacion sus es risqui que patissen es persones granes ena mobilitat e potenciar era actualizacion de coneishements e adreties des persones que condusissen
3.3.02	Realizar programes de formacion intergeneracionau en seguretat viària
3.5.01	Analisar es casi enes quaus se detecten deficiències d'aptituds psicofisiques en conductors/res qu'an eth permís de conduir en vigor
4.4.03	Gerir e préner mesures entà evitar eth risc d'exclusion dera gent grana o damb problèms d'accès as tecnologies relatives ath veïcul autonòm e connectat
6.3.05	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius més vulnerables dera mobilitat

5. Mobilitat segura e sostenible



Còdi èish-subèish	Accion
1.1.04	Melhorar era gestion deth transport de marchandises en zòna urbana e era distribucion deth comèrç de darrèr quilomètre
1.1.05	Fomentar es plans de desplaçaments d'enterpresa e er usatge de sòrtes de transport sostenibles ena mobilitat laborau
1.1.06	Promòir er usatge deth transport public per rapòrt ath transport privat
1.1.07	Potenciar eth transport public a demanda en tot flexibilizar oraris e freqüències, sustot entà facilitar eth traslat tàs centres de trabalh e poligòns industriaus
1.1.09	Aumentar es punts de parcatge de ligam (park&ride), de parcatge de veïculs privats enes punts estrategics ath torn des ciutats
1.1.10	Promòir es activitats de promocion deth transport actiu en quadre deth PINSAP (Plan interdepartamentau e intersectoriau de salut publica) e dar-i sosten
1.1.11	Elaborar materiaus de supòrt tath Conselh sanitari entara promocion deth transport actiu, era seguretat viària e era prevencion de lesions de transit
1.2.01	Esténer es zònes de baishes emissions (ZBE)
1.2.02	Participar enes grops de trabalh de seguiment des ZBE
1.2.03	Analisar e aplicar solucions de gestion deth transit en episodis de contaminacion atmosferica, en tot melhorar tanben era seguretat viària
1.2.04	Potenciar eth veïcul electric e aqueri qu'utilizen energia de hònts renovables coma alternativa as combustibles fossils
1.3.03	Hèr difusion des servicis de mobilitat compartida mejançant es plans de mobilitat e es plans de desplaçaments d'enterpresa
1.4.02	Collaborar damb es ajuntaments entara extension de zònes de pedons e zònes 30 enes nuclèus urbans mejançant era realizacion de trabalhs tecnicos de pacificacion deth transit
1.4.03	Promòir itineraris saludoses de proximitat entà fomentar era mobilitat activa
1.4.04	Redusir es places de parcatge destinades as veïculs a motor en centre des ciutats

Còdi èish-subèish	Accion
1.4.06	Establir ua regulacion semaforica favorabla ath transpòrt public e ara mobilitat en bicicleta e a pè en detriment deth veïcul privat
3.2.10	Promòir camins escolars segurs e sostenibles
3.2.12	Incentivar er usatge de mejans de transpòrt sostenibles e abituds de mobilitat saluteses enes escòles
3.6.04	Potenciar eth cambiament de flòtes de veïculs enes enterpreses entà dispausar d'ua flòta mès sostenibla e mens contaminanta
3.6.05	Promòir er usatge deth veïcul compartit e deth transpòrt collectiu enes desplaçaments tàs lòcs de trabalh
4.1.02	Crear un grop de trabalh entà dessenhar era transicion entara mobilitat electrica
4.1.03	Crear un hilat d'infraestructures abilitades entath veïcul electric damb era extension de punts de carga e electrolinères ath long de tot eth territòri
4.1.05	Impulsar era multimodalitat, mès que mès enes sòrtes energeticament mès eficientes
4.1.08	Contrarotlar es emissions des veïculs mejançant er usatge de sistèmes OBD ena ITV
4.1.09	Desvolopar solucions entà mesurar oxidis de nitrogen e microparticules enes estacions ITV
4.1.10	Sensibilizar ena melhora dera aucupacion des veïculs entà redusir eth sòn nombre enes ciutats e enes desplaçaments innecessaris damb es consegüenti efèctes sus era congestion deth transit
5.1.03	Promòir era recèrca e aplicacion de nauï materiaus sostenibles entàs infraestructures
5.2.08	Desvolopar plataformes reservades entath transpòrt public (vies de bus e autes)
5.2.10	Esténer un hilat interurban de vies ciclabes e entà pedons que comuniquen diferents poblacions
6.2.04	Aconselhar es municipis en matèria de seguretat viària e mobilitat sostenible
6.2.05	Crear un Conselh de viles, ciutats e pòbles entara mobilitat segura e sostenible

6. Factors de risc: alcoòl e autes drògues, velocitat e distraccions

Còdi èish-subèish	Accion
2.1.12	Desvolopar eth Plan integrat contra era velocitat excessiva que permete era gestion d'aguestes conductes de risc
2.1.13	Esténer eth contraròtle dera velocitat mejana per trams
2.1.14	Estudiar es velocitats mejanes en tota Catalonha entà melhorar era analisi dera accidentalitat
2.1.15	Revisar es limits de velocitat maxima permetuda en hilat viari entà adaptar-les as caracteristiques des vies e ara melhora dera seguretat viària
2.1.20	Combàter es infraccions contra era seguretat viària
2.1.21	Realizar campanyes de vigilància e contraròtle dera seguretat viària per rapòrt ara velocitat excessiva
2.1.22	Estudiar ua modificacion des limits d'alcoolemia permetudi entà auançar cap ar establiment d'ua taxa 0,0 %
2.1.23	Realizar contraròtles aleatòris d'alcoòl, autes drògues e psicofarmacs
2.1.24	Hèr campanyes de vigilància e contraròtle sus eth consum d'alcoòl e autes drògues



Còdi èish-subèish	Accion
2.1.25	Realizar campanyes de sensibilizacion tara poblacion sus es efèctes ena conduccion deth consum de determinadi psicofarmac
2.1.26	Desvolopar projèctes de recèrca clinica sus es efèctes des accidents
2.1.27	Incrementar es accions de prevencion e contraròtle sus er usatge deth mobil ena conduccion e es distraccions
2.1.28	Efectuar campanyes d'inspeccion deth transpòrt de marchandises e de viatgèrs en relacion damb eth temps de conduccion, de pòsa des conductors/res e deth contraròtle deth pes des veïculs
2.1.30	Implementar nau sistèmes de videovigilància intelligents, entara melhora dera gestion e era informacion deth transit e eth contraròtle des infraccions
2.1.31	Aplicar naues tecnologies entà melhorar es contraròtles preventius de seguretat viària
2.1.32	Hèr ua melhora contínua deth procediment sancionador
2.1.33	Revisar es sancions de determinades conductes de risc e prepausar-ne modificacions
2.2.04	Incrementar es campanyes de prevencion e contraròtle des conductes de risc entara proteccion des pedons
2.4.11	Desvolopar e desplegar naues formes coercitives entà amendir era accidentalitat des motoristes
3.3.06	Impulsar campanyes de comunicacion sus es factors de risc e factors mieambientaus
3.4.01	Sensibilizar sus es risqui deth consum d'alcoòl, d'autes drògues e medicaments e sus es distraccions frut der usatge deth telefon mobil ena conduccion

7. Tractament de donades d'accidentalitat

Còdi èish-subèish	Accion
2.1.01	Analisar e melhorar es bases de donades d'accidents de transit e de mobilitat entà hèr-les compatibles damb auti sistèmes e poder obtier ua informacion mès complèta
2.1.02	Reforçar era coordinacion damb es policies de transit entà melhorar es sistèmes d'informacion des accidents
2.1.04	Ampliar eth sistèma d'informacion dera exposicion ath risc en hilat viari catalan
2.1.05	Implementar es metòdes de besonh entà arténher era coordenada geografica des accidents atengudi pes policies de Catalonha
2.1.06	Incorporar eth còdi de tres chiffres per sòrtes d'accident entà arténher ua analisi mès detalhada des causes d'accidentalitat
2.1.07	Executar eth procediment d'analisi sistematica des accidents grèus e mortaus deth hilat viari
2.1.08	Crear era basa de donades d'accidents reconstruïdi
2.1.09	Incorporar es VMP ena basa de donades d'accidentalitat
2.1.10	Incorporar era perspectiva de genre en estudi des accidents e des conductes de risc ena conduccion
2.1.14	Estudiar es velocitats mejanes en tota Catalonha entà melhorar era analisi dera accidentalitat
2.1.17	Estudiar era accidentalitat per collision frontau
2.1.18	Estudiar era casuistica dera accidentalitat produsida pera irrupcion d'animaus ena via



Còdi èish-subèish	Accion
2.3.07	Elaborar un rapòrt annau de seguiment entà analisar era accidentalitat des ciclistes e hèr recomanacions de melhora
2.3.08	Desvolopar estudis e collectar donades sus persones vulnerables usatgères dera via en encastre urban e interurban
2.4.04	Analisar era accidentalitat dempús der aspècte dera infraestructura
2.4.09	Investigar es pautes de mobilitat des motoristes entà analisar-ne era accidentalitat e melhorar-ne era seguretat
3.6.01	Establir procediments d'escambi d'informacion sus es accidents laboraus de transit
3.6.02	Elaborar un estudi sus es accidents laboraus de transit a compdar der escambi d'informacion sus accidents de transit e accidents laboraus (fasa 2)

8. Educacion entara mobilitat segura e sostenible

Còdi èish-subèish	Accion
1.3.02	Fomentar activitats formatives sus er usatge des VMP
3.2.01	Desplegar amassa damb eth Departament d'Educacion era educacion entara mobilitat segura, sostenible e salutosa
3.2.02	Promòir es intervencions d'educacion entara mobilitat segura, sostenible e salutosa laguens deth quadre d'un model competenciau e dar-i sosten
3.2.03	Actualizar eth tractament dera educacion viària e era mobilitat sostenible enes centres educatius
3.2.04	Collaborar damb entitats publicas e privades que participan ena educacion entara mobilitat segura e sostenible e l'impulsen
3.2.05	Hèr eth seguiment, avaloracion e prepauses d'intervencions en centres educatius (parcs d'educacion viària, "Game Over", campanhes especificas, etc.)
3.2.06	Educar entà ua mobilitat segura, sostenible e salutosa mejançant activitats practiques enes centres educatius e en léser, e estudiar e, s'ei eth cas, ampliar es activitats en tot inclur-i formacion sus es naues formes de mobilitat
3.2.07	Hèr educacion entara mobilitat segura e sostenible enes centres escolars
3.2.08	Collaborar ena elaboracion e posteriora difusion d'un manifest en defensa d'ua mobilitat escolara activa, segura e sostenible
3.2.09	Avalorar era designacion d'ua figura de referéncia en matèria de mobilitat enes centres educatius a compdar des experiéncias pilòt en territòri
3.2.10	Promòir camins escolars segurs e sostenibles
3.2.11	Elaborar un dossièr tecnic sus entorns escolars e er accés ad aguesti entorns
3.2.12	Incentivar er usatge de mejans de transport sostenibles e abituds de mobilitat saludoses enes escòles
6.1.05	Impulsar eth model formatiu dera Cagira d'Educacion e Formacion Viària

9. Formacion de conductors e conductores

Còdi èish-subèish	Accion
3.3.01	Promòir era sensibilizacion e informacion sus medicaments e conduccion en encastre des centres de reconeishement de conductors e en encastre sanitari
3.4.01	Sensibilizar sus es risqui deth consum d'alcoòl, d'aites drògues e medicaments e sus es distraccions frut der usatge deth telefon mobil ena conduccion





Còdi èish-subèish	Accion
3.4.02	Prepausar meliores entara formacion des conductors/res
3.4.03	Facilitar recorsi entara melhora dera formacion des conductors/res
3.4.04	Avalorar es centres tant de formacion coma de reconeishment de conductors/res
3.4.05	Formar eth personau professionau: professors/res de formacion viària e directors/res d'escòles de conduccion
3.4.06	Incorporar as còrsi de formacion de formadors/res contenguts relatius as veïculs de mobilitat personau e auti mejans de transpòrt sostenible, e tanben contenguts referents ara conduccion eficienta e ar usatge des naues tecnologies aplicades
3.4.07	Includir es coneishments de perspectiva de genre e de diferències culturaus ena formacion deth professorat des autoescòles
3.4.08	Desvolopar eth curriculum de tecnician/a superior en formacion entara mobilitat segura e sostenible
3.5.01	Analisar es casi enes quaus se detecten deficiències d'aptituds psicofisiques en conductors/res qu'an eth permís de conduir en vigor
6.1.05	Impulsar eth modèl formatiu dera Cagira d'Educacion e Formacion Viària

10. Conductors e conductores reincidents



Còdi èish-subèish	Accion
2.1.22	Estudiar ua modificacion des limits d'alcoolemia permetudi entà auançar cap ar establiment d'ua taxa 0,0 %
2.1.33	Revisar es sancions de determinades conductes de risc e prepausar-ne modificacions
3.5.02	Desvolopar còrsi de sensibilizacion e reeducacion viàries e avalorar-ne eth procediment e es resultats
3.5.03	Formar eth personau professionau e es testimònis que participen enes còrsi de reeducacion e sensibilizacion viària deth permís per punts
3.5.04	Estudiar era possibilitat de realizar còrsi de formacion en substitucion der establiment de sancions economiques entà determinades sòrtes d'infraccions
3.5.05	Prepausar era aplicacion de mesures entà conductors/res reincidents e multireincidents
3.5.06	Analisar era incidència deth sistèma de punts enes infraccions cometudes pes conductors/res
6.3.02	Impulsar modificacions normatives que permeten escambiar era informacion de besonh entà reconduir es conductes imprudentes des infractors/res reincidents (administratiu o penaus)



11. Sensibilizacion e comunicacion

Còdi èish-subèish	Accion
2.1.25	Realizar campanhes de sensibilizacion tara poblacion sus es efèctes ena conduccion deth consum de determinadi psicofarmacs
2.3.11	Realizar campanhes e actes entà promòir era biciceta en encastre quotidian adreçadi a diferenti grops d'usatgèrs e collectius professionaus
2.5.04	Sensibilizar era poblacion sus es risqui que patissen es persones granes ena mobilitat e potenciar era actualizacion de coneishements e adreties des persones que condusissen
3.1.01	Participar en campanhes de seguretat viària
3.1.02	Realizar campanhes de promocion dera conduccion collaborativa deuant dera conduccion competitiva
3.1.03	Amiar a tèrme accions publicitàries de seguretat viària enes hilats sociaus
3.1.04	Potenciar era redaccion deth blòg InfoTrànsit
3.3.01	Promòir era sensibilizacion e informacion sus medicaments e conduccion en encastre des centres de reconeishement de conductors/res e en encastre sanitari
3.3.02	Realizar programes de formacion intergeneracionau en seguretat viària
3.3.03	Amiar a tèrme accions entà difóner bones practiques e informacion sus eth compliment dera normativa adreçada a enterpreses, persones interessades e associacions representatives deth sector de transpòrt de marchandises e de viatgèrs
3.3.06	Impulsar campanhes de comunicacion sus es factors de risc e factors mieiambientaus
3.3.07	Hèr campanhes de sensibilizacion entà fomentat era autoproteccion deuant des risqui naturaus adreçades a conductors/res e en cas de situacions de risc e crisis per fenomèns meteorologics (nheuades, ventades, inundacions, etc.) e risc d'incendis forestaus
3.4.01	Sensibilizar sus es risqui deth consum d'alcoòl, d'outes drògues e medicaments e sus es distraccions frut der usatge deth telefòn mobil ena conduccion
3.5.02	Desvolopar còrsi de sensibilizacion e reeducacion viàries e avalorar-ne eth procediment e es resultats
3.6.14	Realizar campanhes d'informacion e conscienciacion sus es risqui enes desplaçaments laboraus
3.6.15	Actualizar era informacion dera pagina web deth Departament d'Empresa e Trabalh dedicat especificament ara seguretat laborau viària
4.1.10	Sensibilizar ena melhora dera aucupacion des veïculs entà redusir eth sòn nombre enes ciutats e enes desplaçaments innecessaris damb es consegüenti efèctes sus era congestion deth transit
6.4.08	Participar en eveniments e jornades organizades per entitats publiques e privades
6.5.04	Collaborar en actes, jornades e eveniments en relacion damb era seguretat viària e coorganizar-les, amassa damb es associacions de victimas d'accidents de transit

12. Atencion as víctimes de sinistres viaris



Còdi èish-subèish	Accion
6.5.01	Potenciar es servicis qu'aufrís eth SIAVT entà devier un servici mès proactiu ena atencion as víctimes des sinistres viaris
6.5.02	Ampliar era atencion psicologica as víctimes de transit en cas d'accidents mortaus e tanben enes accidents damb heridi grèus a on i age menors de 18 ans
6.5.03	Ampliament des servicis d'atencion as víctimes herides damb seqüèles grèus des sinistres viaris
6.5.04	Collaborar en actes, jornades e eveniments en relacion damb era seguretat viària e coorganizar-les, amassa damb es associacions de víctimes d'accidents de transit

13. Seguretat laborau viària



Còdi èish-subèish	Accion
1.1.05	Fomentar es plans de desplaçaments d'enterpresa e er usatge de sòrtes de transpòrt sostenibles ena mobilitat laborau
1.1.07	Potenciar eth transpòrt public a demanda en tot flexibilizar oraris e freqüències, sustot entà facilitar eth traslat tàs centres de trabalh e poligòns industriais
1.3.03	Hèr difusion des servicis de mobilitat compartida mejançant es plans de mobilitat e es plans de desplaçaments d'enterpresa
3.3.03	Amiar a tèrme accions entà difóner bones practiques e informacion sus eth compliment dera normativa adreçada a enterpreses, personas interessades e associacions representatíves deth sector de transpòrt de marchandises e de viatgèrs
3.3.05	Promòir es accions deth Grop de trabalh deth sector deth transpòrt e deth sector logistic
3.6.01	Establir procediments d'escambi d'informacion sus es accidents laboraus de transit
3.6.02	Elaborar un estudi sus es accidents laboraus de transit a compdar der escambi d'informacion sus accidents de transit e accidents laboraus (fasa 2)
3.6.03	Analisar es cambiaments ena mobilitat damb era implantacion deth teletrabalh
3.6.04	Potenciar eth cambiamet de flòtes de veïculs enes enterpreses entà dispausar d'ua flòta mès sostenibla e mens contaminanta
3.6.05	Promòir er usatge deth veïcul compartit e deth transpòrt collectiu enes desplaçaments tàs lòcs de trabalh
3.6.06	Hèr prepauses entà incorporar era seguretat laborau viària enes plans de prevencion de risqui laboraus e da sosten as enterpreses entà hè'c
3.6.07	Formar eth personau tecnician de prevencion de risqui laboraus en matèria de seguretat viària
3.6.08	Promòir e aportar recorsi pedagogics entara informacion e formacion en seguretat laborau viària adreçada as treballadors/res e as enterpreses
3.6.09	Elaborar material informatiu/formatiu en seguretat laborau viària entà treballadors/res e enterpreses. Elaboracion de guides.
3.6.10	Dessenhar e realizar còrsi a distància de seguretat viària en entorn laborau adreçadi a treballadors/res
3.6.11	Hèr còrsi presenciaus de seguretat viària en entorn laborau adreçadi a treballadors/res
3.6.12	Hèr còrsi de seguretat viària (presenciaus e a distància) en entorn laborau adreçadi a treballadors/res dera Administracion
3.6.13	Amiar a tèrme eth seminari de Coma organizar desplaçaments per rasons de trabalh segur enes diferenti territòris

Còdi èish-subèish	Accion
3.6.14	Realizar campanyes d'informacion e conscienciacion sus es risqui enes desplaçaments laboraus
3.6.15	Actualizar era informacion dera pagina web deth Departament d'Empresa e Trabalh dedicat especificament ara seguretat laborau viària
3.6.16	Collaborar damb es ajuntaments ena redaccion de trabalhs tecnicos entara melhora dera seguretat viària en poligòns industriaus

14. Veïculs eficients e segurs



Còdi èish-subèish	Accion
1.2.04	Potenciar eth veïcul electric e aqueri qu'utilizen energia de hònts renovables coma alternativa as combustibles fossils
2.4.10	Estudiar era obligatorietat d'elements de seguretat activa e passiva entà melhorar era proteccion des motoristes
3.4.06	Incorporar as còrsi de formacion de formadors/res contenguts relatius as veïculs de mobilitat personau e auti mejans de transport sostenible, e tanben continguts referents ara conduccion eficienta e ar usatge des naues tecnologies aplicades
3.6.04	Potenciar eth cambiament de flòtes de veïculs enes empreses entà dispausar d'ua flòta mès sostenibla e mens contaminanta
4.1.02	Crear un grop de trabalh entà dessenhar era transicion entara mobilitat electrica
4.1.03	Crear un hilat d'infraestructures abilitades entath veïcul electric damb era extension de punts de carga e electrolinères ath long de tot eth territòri
4.1.04	Promòir era installacion de dispositius de seguretat activa e passiva enes veïculs de seria
4.1.05	Impulsar era multimodalitat, mès que mès enes sòrtes energeticament mès eficients
4.1.06	Redusir ath maxim er absentisme ena ITV en tot impulsar naues campanyes damb es establiments autorizadi
4.1.07	Susvelhar e contrarotlar eth compliment de passar periodicament era inspeccion tecnica de veïculs (ITV)
4.1.08	Contrarotlar es emissions des veïculs mejançant er usatge de sistèms OBD ena ITV
4.1.09	Desvolopar solucions entà mesurar oxids de nitrogen e microparticules enes estacions ITV
4.2.10	Promòir sistèms d'ajudes ara conduccion (ADAS) e eth desenvolopament de naues tecnologies aplicades ara conduccion entara melhora dera seguretat des pedons

15. Infraestructures viàries



Còdi èish-subèish	Accion
1.4.08	Realizar estudis tecnicos entà melhorar era seguretat viària enes traussères
1.4.09	Abordar es problematiques existents enes traussères a través d'ua gestion coordinada entre eth titular dera via, es ajuntaments implicadi e era Administracion competenta en matèria de transit, mès que mès per çò qu'ei der establiment de mesures de pacificacion deth transit entara proteccion des usatgers vulnerables
2.1.15	Revisar es limits de velocitat maxima permetuda en hilat viari entà adaptar-les as caracteristiques des vies e ara melhora dera seguretat viària
2.2.06	Establir itineraris segurs entà pedons en recorruents interurbans
2.3.03	Dar sosten tecnic as municipis entath dessenh e execucion d'infraestructures ciclables e entara promocion der usatge segur dera bicicleta

Còdi èish-subèish	Accion
2.3.09	Analisar e definir eth Plan d'accions sus carretères compartides, hèr-ne eth seguiment e participar en Grop de treball
2.4.05	Hèr prepauses e accions de melhora des infraestructures viàries entà aumentar era seguretat des motoristes
2.4.06	Adaptar era infraestructura viària as motoristes damb era implantacion de senhalizacion orizontau e verticau especifica que melhora era sua proteccion, sustot en aqueri trams d'intensitat mejana mès elevada o de risc mès elevat
2.4.07	Esparidèr era experiéncia de senhalizacion especifica deth traçat de viratges perilhosi entà motoristes
2.4.08	Estudiar, analisar e promòir era segregacion de motocicletes enes accèssi tàs grans ciutats
4.1.03	Crear un hilat d'infraestructures abilitades entath veïcul electric damb era extension de punts de carga e electrolinèras ath long de tot eth territòri
4.4.01	Impulsar era incorporacion deth veïcul autonòm e connectat: Catalunya Living Lab
5.1.01	Promòir era adaptacion des infraestructures a ua mobilitat autonòma e connectada
5.1.03	Promòir era recèrca e aplicacion de nauis materials sostenibles entàs infraestructures
5.1.05	Implantar es programes includidi en Èish estrategic d'exploatacion deth hilat viari dera Generalitat
5.1.06	Implantar es programes includidi en Èish estrategic de seguretat viària-Vision Zèro deth hilat viari dera Generalitat
5.1.07	Avaloracion deth hilat de carretères dera Generalitat mejançant era metodologia Star Rating d'Eurorap
5.2.01	Definir e implantar eth Plan 2+1 en hilat de carretères dera Generalitat
5.2.02	Hèr eth seguiment e era avaloracion deth Plan d'implantacion de separadors de fluxi de transit en carretères convencionaus de caçada unica
5.2.03	Redigir e aprobar era transposicion dera Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octobre de 2019 que modifique era Directiva 2008/96/CE sus gestion dera seguretat des infraestructures viàries
5.2.04	Promòir es avaloracions d'impacte de seguretat viària e auditories de seguretat viària, segons era Directiva (UE) 2019/1936 de 23 d'octobre de 2019 que modifique era Directiva 2008/96/CE sus gestion dera seguretat des infraestructures viàries
5.2.05	Realizar avaloracions d'impacte de seguretat viària e auditories de seguretat viària
5.2.06	Executar eth Plan d'inspeccions de seguretat viària deth hilat de carretères dera Generalitat e deth hilat dera Deputacion de Barcelona
5.2.07	Establir un dessenh de segregacion fisica per collectius vulnerables qu'apòrte seguretat a toti es usatgèrs dera via
5.2.08	Desvolopar plataformes reservades entath transpòrt public (vies de bus e autes)
5.2.09	Establir normativament uns critèris de dessenh dera infraestructura deth hilat ciclista (interurban e urban)
5.2.10	Esténer un hilat interurban de vies ciclabes e entà pedons que comuniquen diferents poblacions
5.2.11	Determinar, mejançant eth decret de desplegament dera Lei d'accessibilitat, es aspèctes e critèris d'accessibilitat e seguretat ena via publica entà personas damb empeditat sensoriau e fisica o damb dificultats de mobilitat
5.2.13	Melhorar es procediments d'accion en cas d'accident grèu damb afectacions viàries importants
5.2.14	Hèr d'audi estudis en encastre dera seguretat viària dera infraestructura



16. Sistemes intelligents d'informacion e gestion deth transit

Còdi èish-subèish	Accion
1.2.03	Analisar e aplicar solucions de gestion deth transit en episodis de contaminacion atmosferica, en tot melhorar tanben era seguretat viària
1.4.07	Realizar adaptacions d'itineraris de veïculs pesants en transit per zònes urbanes e trauessères
2.1.03	Compartir informacion sus mobilitat e transit entre toti es agents
2.1.30	Implementar nauï sistemes de videovigilància intelligents, entara melhora dera gestion e era informacion deth transit e eth contraròtle des infraccions
2.2.05	Incorporar sistemes de videovigilància (ITS) enes vies entà protegir es pedons, mès que mès enes municipis que non an policia locau
3.1.05	Collaborar damb universitats, instituts scientifics e centres auançadi d'investigacion e recèrca
3.1.06	Participar en projècte europèu e internacionau e aumentar era preséncia der SCT en encastres internacionaus
3.1.07	Organizar congrèssi e jornades vinculadi ara explotacion e gestion deth transit e era seguretat viària e participar-i
3.3.05	Promòir es accions deth Grop de trabalh deth sector deth transpòrt e deth sector logistic
4.2.02	Impulsar es plataformes integradores de servicis de mobilitat
4.2.03	Actualizar era app deth Servicì Catalan de Transit
4.2.04	Garantir e aufrir as ciutadans servicis d'informacion en temps reau basat en sistemes ITS
4.2.05	Implementar es accions previstes en Plan ITS 21-23
4.2.06	Desplegar es mejans aerians integraus deth SCT tant d'ala fixa coma rotatòria
4.2.07	Implementar mesures especiaus de circulacion, organizacion e regulacion deth transit entara melhora dera seguretat viària e er increment dera capacitat circulatòria
4.2.08	Difóner eth hilat d'itineraris obligatòris per rasons de seguretat des veïculs que circulen damb marchandises perilhoses
4.2.09	Crear e difóner un hilat d'itineraris idonèus per rasons de seguretat viària des veïculs que circulen en regim de transpòrt especiau o en formacion euromodulara
5.1.04	Aprobar e implantar eth Plan de manteniment des equipes ITS en hilat viari de Catalonha

17. Es escomeses dera mobilitat autonòma e connectada



Còdi èish-subèish	Accion
3.1.05	Collaborar damb universitats, instituts scientifics e centres auançadi d'investigacion e recèrca
3.1.06	Participar en projècte europèu e internacionau e aumentar era preséncia der SCT en encastres internacionaus
4.1.01	Desvolopar naues tecnologies e aplicacions de navegacion per satellit
4.2.01	Promòir era adaptacion des operadors de servicis de mobilitat a ua mobilitat autonòma e connectada
4.2.05	Implementar es accions previstes en Plan ITS 21-23

Còdi èish-subèish	Accion
4.4.01	Impulsar era incorporacion deth veïcul autonòm e connectat: Catalunya Living Lab
4.4.02	Crear un grop de trabalh entà desssenhar eth procès de transicion entara mobilitat autonòma e connectada
4.4.03	Gerir e préner mesures entà evitar eth risc d'exclusion dera gent grana o damb problèmas d'accès as tecnologies relatives ath veïcul autonòm e connectat
5.1.01	Promòir era adaptacion des infraestructures a ua mobilitat autonòma e connectada
5.1.02	Establir entorns controtladi e segregadi entara conduccion autonòma
5.1.03	Promòir era recèrca e aplicacion de nauï materiaus sostenibles entàs infraestructures
5.1.04	Aprobar e implantar eth Plan de manteniment des equipas ITS en hilat viari de Catalonha
6.3.07	Promòir eth desplegament legislatiu entara circulacion de veïculs autonòms ena via publica

18. Planificacion dera mobilitat segura e sostenibla

Còdi èish-subèish	Accion
1.1.11	Elaborar materiaus de supòrt tath Conselh sanitari entara promocion deth transport actiu, era seguretat viària e era prevencion de lesions de transit
1.4.02	Collaborar damb es ajuntaments entara extension de zònes de pedons e zònes 30 enes nuclèus urbans mejançant era realizacion de trabalhs tecnicos de pacificacion deth transit
1.4.08	Realizar estudis tecnicos entà melhorar era seguretat viària enes trauessères
1.4.09	Abordar es problematiquas existents enes trauessères a traucs d'ua gestion coordinada entre eth titular dera via, es ajuntaments implicadi e era Administracion competenta en matèria de transit, mès que mès per çò qu'ei der establiment de mesures de pacificacion deth transit entara proteccion des usatgèrs vulnerables
2.1.02	Reforçar era coordinacion damb es policies de transit entà melhorar es sistèmas d'informacion des accidents
2.1.03	Compartir informacion sus mobilitat e transit entre toti es agents
2.1.29	Crear un grop de trabalh de coordinacion damb es policies de transit
2.3.03	Dar sosten tecnic as municipis entath desssenh e execucion d'infraestructures ciclables e entara promocion der usatge segur dera bicicleta
2.5.02	Auançar ena melhora dera comunicacion entre autoritats de transit e sanitàries entà dar era responsa mès adaptada possibla as besonhs des diferents grops de risc, en tot respectar era privadesa des sues donades personaus
3.1.05	Collaborar damb universitats, instituts scientifics e centres auançadi d'investigacion e recèrca
3.1.06	Participar en projècte europèu e internacionau e aumentar era preséncia der SCT en encastres internacionaus
3.2.04	Collaborar damb entitats publicas e privades que participen ena educacion entara mobilitat segura e sostenibla e l'impulsen
3.6.16	Collaborar damb es ajuntaments ena redaccion de trabalhs tecnicos entara melhora dera seguretat viària en poligòns industriaus
4.2.05	Implementar es accions previstes en Plan ITS 21-23
6.1.01	Aquerir plees competéncias en matèria de transit e seguretat viària en Catalonha
6.1.02	Realizar projèctes tecnicos entara analisi e era melhora dera seguretat viària



Còdi èish-subèish	Accion
6.1.03	Desvolopar es accions deth Pacte Nacionau entara Mobilitat Segura e Sostenibla (PNMSS) 2021-2030, deth Plan de seguretat viària 2021-2023 e d'audi, mejançant airines de planificacion
6.1.04	Promòir era adesion ath Pacte Nacionau entara Mobilitat Segura e Sostenibla (PNMSS) 2021-2030 des diferents administracions publiques e entitats publiques e privades
6.1.05	Impulsar eth modèl formatiu dera Cagira d'Educacion e Formacion Viària
6.2.01	Crear grups de trabalh entara melhora dera seguretat viària e era gestion deth transit
6.2.02	Redigir plans locals de seguretat viària entara melhora dera seguretat viària en encastre urban
6.2.03	Redigir trabalhs tecnicos de seguretat viària entà influir sus ua problematica especifica de seguretat viària enes municipis
6.2.04	Aconselhar es municipis en matèria de seguretat viària e mobilitat sostenible
6.2.05	Crear un Conselh de viles, ciutats e pòbles entara mobilitat segura e sostenible entar escambi de bones practiques e prepauses
6.3.01	Prepausar reformes ena legislacion viària e en encastres legaus en relacion damb es sinistres viaris e era seguretat viària
6.3.02	Impulsar modificacions normatives que permeten escambiar era informacion de besonh entà reconduir es conductes imprudentes des infractors/res reincidents (administratius o penaus)
6.3.03	Presentar prepauses legaus en relacion damb era bicicleta entà melhorar-ne era seguretat
6.3.04	Elaborar prepauses legaus entà previer es efèctes negatius der usatge deth tabac enes veïculs
6.3.05	Estudiar prepauses de regulacion dera mobilitat e era seguretat viària en relacion damb es collectius mès vulnerables dera mobilitat
6.3.06	Promòir eth desenvolupament d'ua legislacion especifica entara regulacion dera senhalizacion entà motoristes
6.3.07	Promòir eth desplegament legislatiu entara circulacion de veïculs autonòms ena via publica
6.4.01	Liderar, coordinar e difóner eth Plan de seguretat viària 2021-2023 e definir es objectius e contenguts generaus deth Plan de seguretat viària 2024-2026
6.4.02	Establir indicadors de seguiment enes airines de planificacion entà verificar er acompliment des objectius establidi
6.4.03	Hèr era avaloracion des objectius e linhes estrategiquas deth Plan estrategic de seguretat viària 2014-2020
6.4.04	Establir objectius de seguretat viària enes plans d'accion de cada Administracion publica e dera rèsta d'institucions implicades, e hèr eth seguiment des compromisi
6.4.05	Impulsar era Comission Catalana de Transit e Seguretat Viària, e tanben es grups de trabalh que ne depenen, e participar-i
6.4.06	Crear ua Comission Tecnica dera Bicicleta restacada ara Taula dera Bicicleta
6.4.07	Participar en diferents comissions interdepartamentaus en relacion damb eth transit e era melhora dera seguretat viària
6.4.08	Participar en eveniments e jornades organizades per entitats publiques e privades
6.4.09	Participar en diferents grups de trabalh estataus e internacionaus en relacion damb era seguretat viària
6.5.04	Collaborar en actes, jornades e eveniments en relacion damb era seguretat viària e coorganizar-les, amassa damb es associacions de victimes d'accidents de transit



6. ANNEX

ACCIONS DETH SISTÈMA DE TRANSPÒRT INTELLIGENT – ITS

Es societats actuaus auancen dera man dera tecnologia. De hèt, cada dia se genèren incalculables quantitats de donades que son captades per sensors presenti en nòste entorn mès propèr de manèra simpla e economica, mercès ara coneishuda coma “internet des causes” (telefòns intelligents, camèras e un long etc de dispositius tecnologicis capables d’enviar, de manèra remòta e en temps reau, multitud de paramètres mejançant sistèmes de comunicacion).

En aquest sens, es infraestructures deth transpòrt non podien demorar endarrèr, e cada dia se dispause de tecnologies mès auançades que, dempús de hè bèri ans, comencen a integrar-se en un nau modèl collaboratiu, en quau eth veïcul se comuniquen simultanèament damb era infraestructura e damb es auti veïculs que circulen ath sòn environ. Mercès ad aquest saut qualitatiu, coneishut coma C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), e anticambra dera cada viatge mès presenta conduccion autonòma, ei possible gerir d’ua manèra fòrça mès eficienta era circulacion de veïculs enes nòstes carretères e, ath madeish temps, ei possible arténher un saut destacat en matèria de seguretat viària.

Coma non podie èster d’ua auta manèra, eth compromís deth Servici Catalan de Transit se fundamente en aquesti madeishi principis, pr’amor que damb eth sòn trabalh diari se preten gerir dera forma mès eficienta e efectiva possible eth transit de totes es sòrtes de veïculs enes carretères catalanes, sense desbrembar er objectiu de contunhar de redusir es estadistiques de sinistralitat.

Er SCT a uns objectius prioritaris entara gestion inteligenta deth transit e compde damb eth prètzhèt que se hè dempús deth CIVICAT, que contribuís tà:

- Melhorar era seguretat viària
- Melhorar era organizacion e fluïditat deth transit
- Melhorar era informacion as usatgèrs
- Resòlver rapidament incidències e emergéncies
- Gerir es operacions especiaus de transit
- Hèr era coordinacion tecnica e operativa damb auti organismes e administracions publicques entà afrontar e gerir situacions damb impacte viari planificades o subervengudes

Objectius estratègics deth plan ITS 2021-2023

S'an definit dues sòrtas d'objectius:

- Objectius estratègics generaus (OEG)
- Objectius estratègics transversaus (OET)

Es **objectius estratègics generaus** (OEG) son aqueri qu'an ua entitat importanta e sus es quaus s'apiege tota era estructura foncionau d'aguesta administracion de transit entàs propèrs ans. Totes es accions planificadas auràn de contribuïr ad aguesti objectius, que son es següenti:

- **OEG 1 Administracion dera informacion.** Mantièr, garantir e aufrir as ciutadans servicis d'informacion en temps reau basadi es sistèmas ITS eficienti, ajustadi e accessibles
- **OEG 2 Gestion intermodau.** Desvolopar sistèmas e airines de supòrt a ua gestion eficienta deth transit en totes es sues modalitats, en tot favorir era connexion des diferenti sistèmas e en tot fomentar es formes de transpòrt segures e sostenibles
- **OEG 3 Desplegament de sistèmas C-ITS.** Adaptar-se ath nau paradigma de mobilitat provocada pera irrupcion des veïculs connectadi e autonòms e era mobilitat coma servici (*Mobility as a Service - MaaS*)

Ath delà des objectius estratègics generaus descriti, i a auti objectius que an un impacte sus es anteriors de manèra orizontau. En tot partir d'aguesta definicion, poderiem díder que çò que nomentaram **objectius estratègics transversaus (OET)** son aqueri qu'an d'aportar elements complementaris, que se considèren importants, mès qu'an un caractèr orizontau, per çò que se tròben presentis en fòrça accions que s'amien a tèrme independentament der objectiu generau.

Son es següenti:

- **OET 1 Seguretat viària.** Servir d'airina que facilite era obtencion des objectius deth Plan de seguretat viària en vigor en tot hèr totes es accions compatibles damb aquest Plan
- **OET 2 Sostenibilitat e miei ambient.** Es accions prepausades auràn de servir tà melhorar era fluïditat deth transit e evitar congestions, mès an de contribuïr egaument a melhorar era qualitat der aire, eth miei ambient, era contaminacion acostica, etc., mejançant accions que dirèctament o indirèctament cerquen aguesta finalitat
- **OET 3 Internacionalizacion.** Es accions prepausades se desplegaràn, ena mesura que sigue possible, en tot prèner coma referéncia es recomanacions internacionaus e es experiéncias d'auti païsi deth nòste entorn, mès sustot es dispausicions dera Directiva europèa 2010/40/UE en matèria de compatibilitat, interoperabilitat e continuïtat des solucions ITS en tota Euròpa. Ath delà, es accions an de seguir critèris implementadi pes sistèmas internacionaus de qualitat (ISO), de prevencion de risqui e seguretat

Seguidament se mòstre un grafic damb es accions ITS deth Plan:

Còdi	Títol dera accion	OEG1 Administracion dera informacion			OEG 2. Gestion intermodau				OEG 3. Desplegaments de sistèmas C-ITS			Objectius estratègics transversaus (OET)		
		I.1 Naves hònts d'informacion	I.2 Qualitat de donades	I.3 Usatgèrs vulnerables	G.1 Hilat viari	G.2 CIVICAT	G.3 Intermodalitat	G.4 Veiculs pesants	Veiculs connectadi	Veiculs autonòms	MaaS - Mobilitat coma servici	Seguretat viària	Sostenibilitat e mei ambient	Internacionalizacion
1 (SGIT)	Desvolopar naues aplicacions entà melhorar es processís de tramitacion d'autorizacions	X			X		X	X				X		
2 (SGIT)	Collaborar damb universitats, instituts científics e centres avançadi de recèrca	X	X		X	X							X	
3 (SGIT)	Melhorar era provision e forniment de donades de transit	X	X		X		X					X	X	
4 (SGIT)	Participar en projèctes europèus e auti forums en relacion damb era mobilitat deth futur								X	X	X			X
5 (INFR)	Implantar nau equipament ITS en hilat viari de Catalonha	X			X	X						X	X	
6 (INFR)	Renaur eth Centre de Tractament de donades (CPD) e era redondància deth CIVICAT					X						X		
7 (INFR)	Hèr ua auditoria des estructures de suport d'equipament ITS deth Servici Catalan de Transit				X							X		
8 (INFR)	Hèr era manteniment d'equipes ITS ena carretèra				X	X						X		
9 (MGT)	Establir mesures especiaus de circulacion, organizacion e regulacion de transit entà melhorar era seguretat viària e incrementar era capacitat circulatòria				X	X		X				X		
10 (MGT)	Operar damb es mejans aerians integraus der SCT	X	X		X	X						X		
11 (MGT)	Informar, elaborar protocòus e procediments operatius	X	X		X	X						X	X	
12 (SSV)	Hèr eth desplegament, pròves e assagi en veiculs autonòms e veiculs connectadi								X	X		X		X
13 (SSV)	Melhorar era informacion sus condicions meteorologiques advèrses	X			X							X		
14 (SSV)	Ampliar eth nombre d'aforadors en conjunt deth territòri catalan	X	X	X								X		
15 (PREM)	Melhorar ena difusion dera informacion enes hilats socials	X	X									X		

Aguestes quinze fichas recuelhen es quaranta dus objectius pròpris que preven es Accions d'aguest Plan; entà cada un s'a redigit ua naua ficha, damb era finalitat de descompausar-les damb mès nivèu de detalh, que demoren ahijudes en annèxe deth Plan integrat ITS 2021-2023. Es "X" indiquen encastres tà agir de mès relevància ena accion, deth temps qu'es "x" indiquen es de mens importància, dera madeisha manera coma passe en cada ua des fichas damb es diferents colors emplegadi. Cada blòc orizontau correspon a un des següenti servicis e subdireccions apertienti ar SCT: Servici de Gestion e Informacion deth Transit (SGIT); Servici de Planificacion e Execucion d'Infraestructures de Transit (INFR); Mesures de Gestion de Transit (MGT); Subdireccion Generau de Seguretat Viària (SSV); Burèu de Premsa (PREM).