

Pla de seguretat viària 2011-2013



Aprovat per acord de Govern de 7 de juny de 2011
Tramès al Parlament de Catalunya el 10 de juny de 2011



Pla de seguretat viària 2011-2013



Índex



INTRODUCCIÓ	5
ESTAT ACTUAL DE LA SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA	7
OBJECTIU DEL PLA	19
ACCIONS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2011-2013	21
QUADRE RESUM DE LES ACCIONS	47

Introducció

El *Pla de seguretat viària 2011–2013* és un instrument tècnic del Govern que té per objectiu ordenar el conjunt de mesures, recursos i accions necessàries per aconseguir l'objectiu de reduir la sinistralitat. Però aquesta no és una tasca senzilla. Cal l'esforç de tots els responsables polítics i tècnics i dels experts en seguretat viària, però també una conscienciació social forta perquè entre tots aconseguim i aprenguem a valorar la necessitat d'una mobilitat segura i responsable.

Durant els darrers anys, en paral·lel amb la redacció dels plans de seguretat viària, la xifra de persones mortes i ferides a les carreteres s'ha convertit en una veritable qüestió social, en un objectiu prioritari per al Govern de la Generalitat i també per a la gran majoria de ciutadans i ciutadanes. Aquesta preocupació per la seguretat viària s'ha plasmat en múltiples iniciatives que van des de l'àmbit global al local. Mostra d'això són les diverses resolucions aprovades des de l'Assemblea General de l'ONU, en què s'insta els estats membres a treballar de forma decidida per reduir la sinistralitat viària. Compartint aquesta preocupació, l'Estatut d'autonomia de Catalunya, el qual va aprovar per referèndum el poble de Catalunya el 18 de juny de 2006, fixa la seguretat viària com un dels principis rectors que han d'orientar les polítiques impulsades pels poders públics del país. I, en darrer lloc, com a exemple de la implicació del món local podríem citar el centenar de plans locals de seguretat viària que s'han redactat durant els darrers anys.

Des de l'any 2000 el model català de reducció d'accidentalitat s'ha centrat, bàsicament, en la gestió de la influència dels factors més importants en la producció d'accidents i generació de víctimes de trànsit, com han estat la velocitat, el consum d'alcohol i subs-

tàncies estupefaents i la manca d'ús d'accessoris de seguretat passiva. A més, durant el darrer quinquenni, observant que les pautes de reducció d'accidentalitat en la zona urbana eren molt tènues, s'han accentuat els esforços en aquest entorn, tot emprant mesures molt ambicioses amb la voluntat d'assolir un continuïum de seguretat al llarg de tot el recorregut del conductor o conductora.

Després d'un decenni de polítiques de seguretat viària valentes i d'un ampli treball de conscienciació, podem afirmar que, com a societat, Catalunya ha assolit, un any abans del que es preveia, l'objectiu de la Unió Europea, fixat al Llibre blanc sobre la política europea de transport, de reduir l'any 2010 el nombre de morts a la xarxa viària a la meitat respecte de l'any 2000.

Aquesta fita, que per a molts semblava difícilment assolible anys enrere, ha posicionat Catalunya en un lloc ben diferent d'aquell en què es trobava fa 10 anys, tot situant-se entre els països capdavanters en matèria de seguretat viària en l'àmbit europeu. En aquest moment, doncs, ens trobem en una situació d'impàs, ja que per continuar avançant en la reducció de la sinistralitat viària no en tenim prou amb reproduir les actuacions dutes a terme fins avui, sinó que hem de ser més ambiciosos i ampliar el nostre àmbit d'intervenció. Aquesta situació està motivada en el fet que després del treball realitzat durant anys respecte a la indisciplina viària dels principals factors causants d'accidentalitat, ara ens trobem en un nou estadi on no hi ha grans causants d'accidentalitat per atacar, ans tot al contrari, una gran dispersió de factors condicionants de la seguretat viària amb un pes relatiu reduït. Tanmateix, hem de ser plenament conscients que per afrontar aquests nous reptes es requereix, malgrat l'època de crisi que

estem passant, augmentar els recursos destinats a seguretat viària.

El *Pla de seguretat viària 2011–2013* es marca com a propòsit reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus que s'han registrat l'any 2010, donant continuïtat així als anteriors PSV. No obstant això, el nou Pla marca una nova fita en fixar la seva atenció també en els ferits greus, ja que aquest indicador ens permetrà apreciar una imatge més fidedigna de les conseqüències de la sinistralitat viària. D'altra banda, cal especificar que aquest objectiu està en línia, i és plenament compatible, amb les orientacions de la política de seguretat viària de la Unió Europea per al 2011–2020, la qual estableix com a objectiu reduir el 50% el nombre de morts el 2020 respecte del 2010.

Dins del marc d'aquest Pla de seguretat viària, tal com podeu observar en les seves accions, es continuarà treballant en les mesures que tan bons resultats han donat durant anys anteriors. No obstant això, l'aposta innovadora per a aquest trienni és elaborar plans específics d'intervenció per a nous àmbits, els quals s'han definit com a prioritaris, com és el cas dels vehicles de dues rodes, les interseccions, els atropellaments o l'entorn periurbà.

Totes les mesures adoptades pel Pla tenen en comú no solament l'objectiu de reduir la sinistralitat viària, sinó també un canvi cultural que rebutja socialment els comportaments de risc en el trànsit i que aposta per una mobilitat segura i responsable.

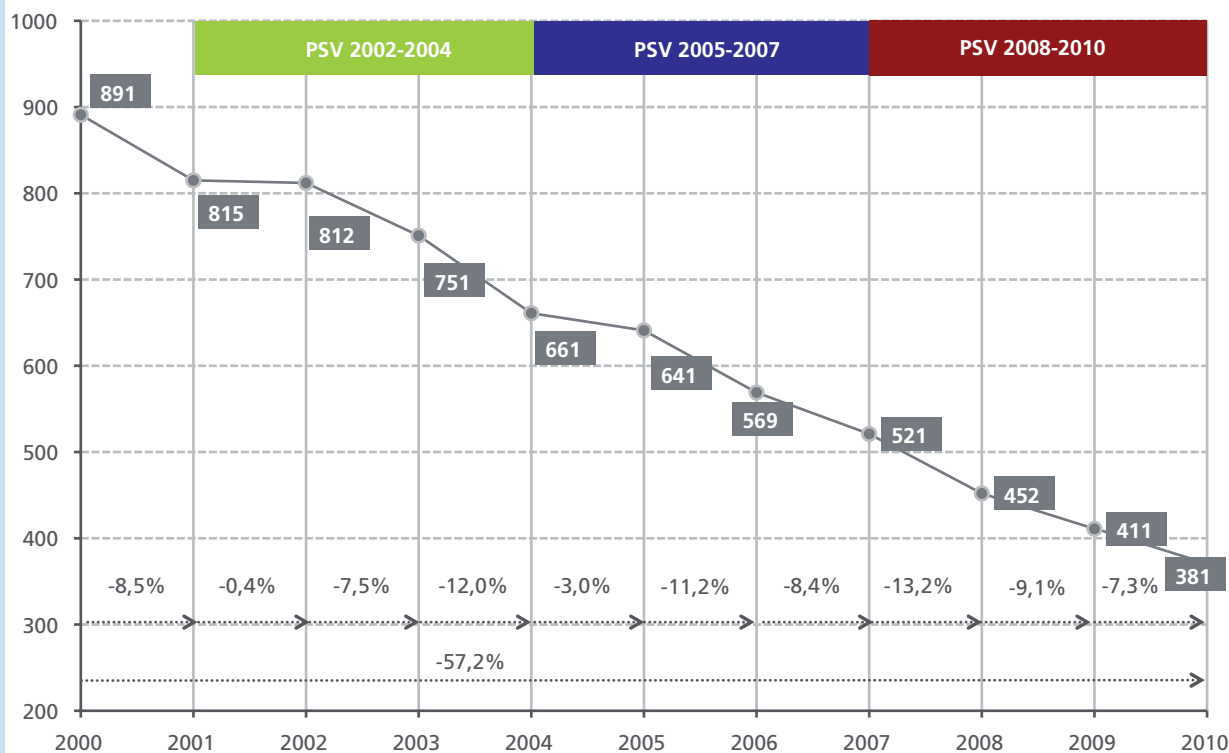
Estat actual de la seguretat viària a Catalunya

Dades bàsiques

L'objectiu que establia el Pla 2008-2010 era reduir la sinistralitat, com a mínim, fins al 50% de les víctimes mortals que es van enregistrar l'any 2000, en concordança amb els criteris de la Unió Europea.

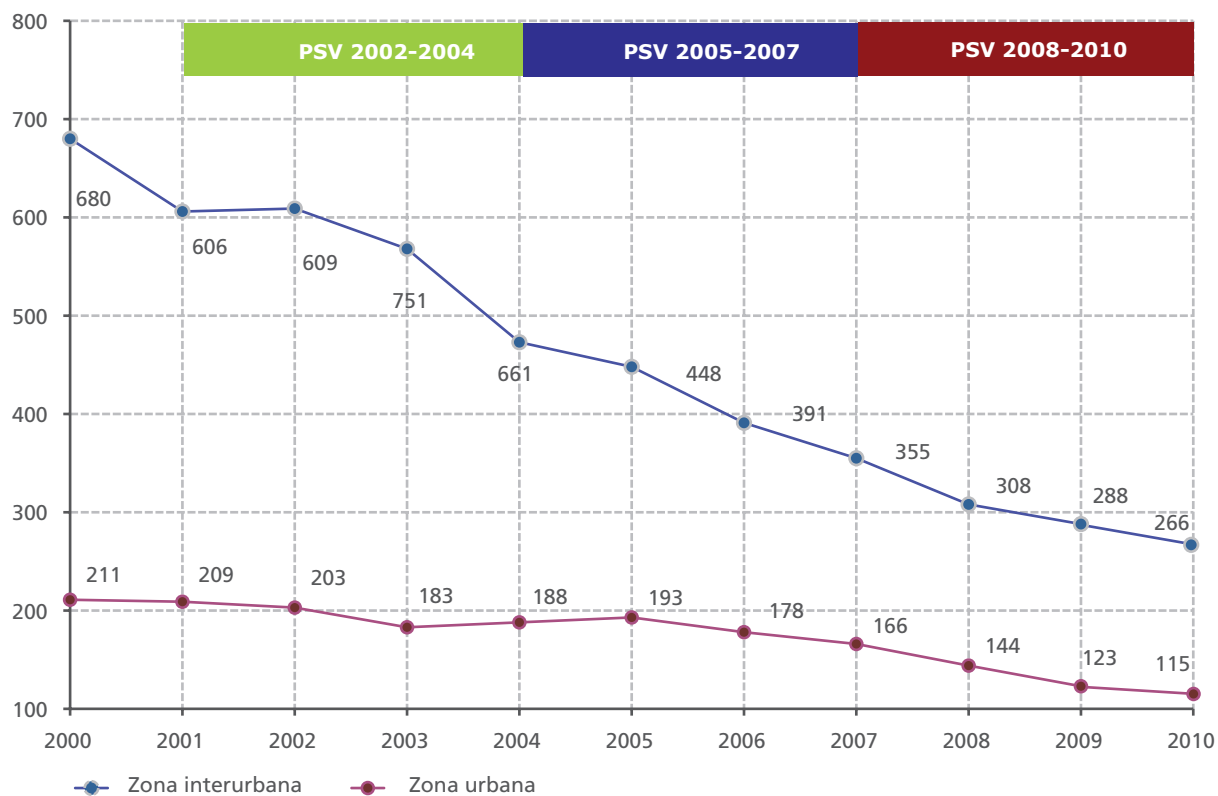
La xifra límit, doncs, l'any 2010 era un màxim de 446 morts a 30 dies en accident de trànsit. L'any 2010 el nombre de morts a 30 dies va ser de 381, la qual cosa suposa una reducció d'un 57,24%. A continuació es resumeixen els resultats obtinguts durant el període 2000-2010.

Evolució del nombre de morts a 30 dies



Font: Servei Català de Trànsit (SCT) (2010 valors provisionals)

Evolució del nombre de morts a 30 dies diferenciant zona urbana i interurbana

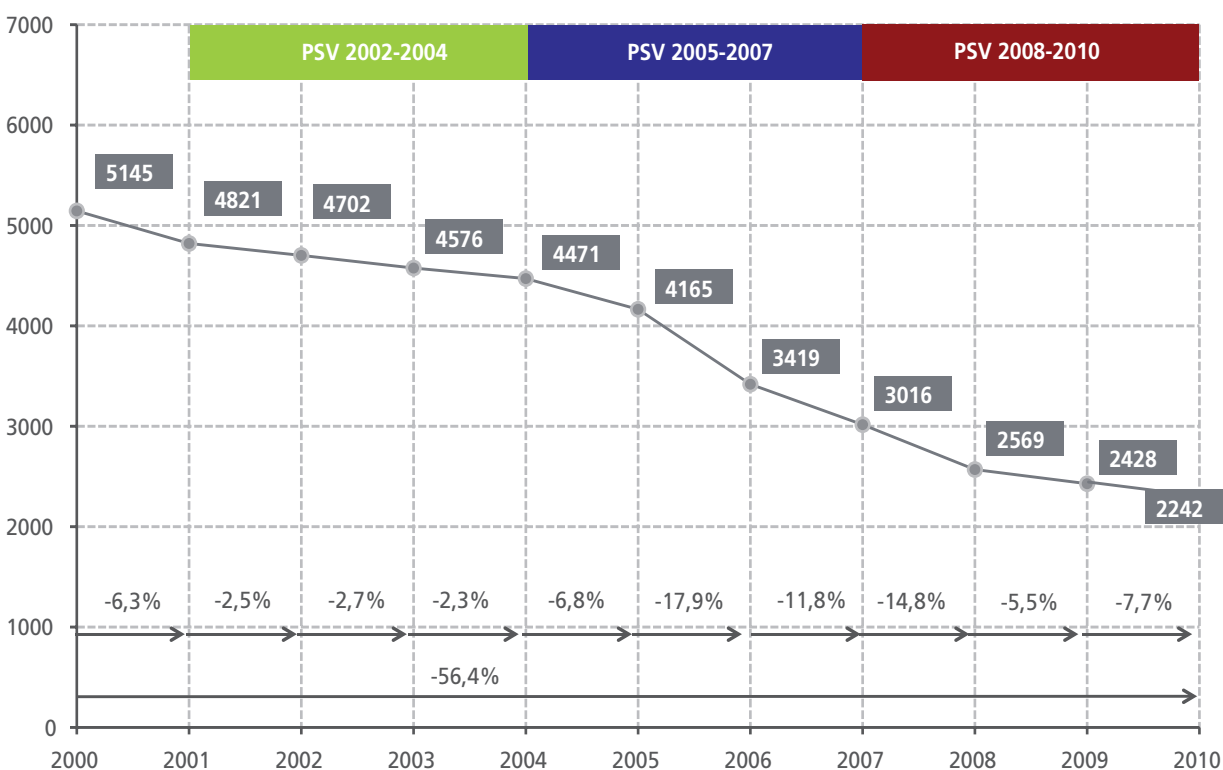


Font: Servei Català de Trànsit (SCT) (2010 valors provisionals)

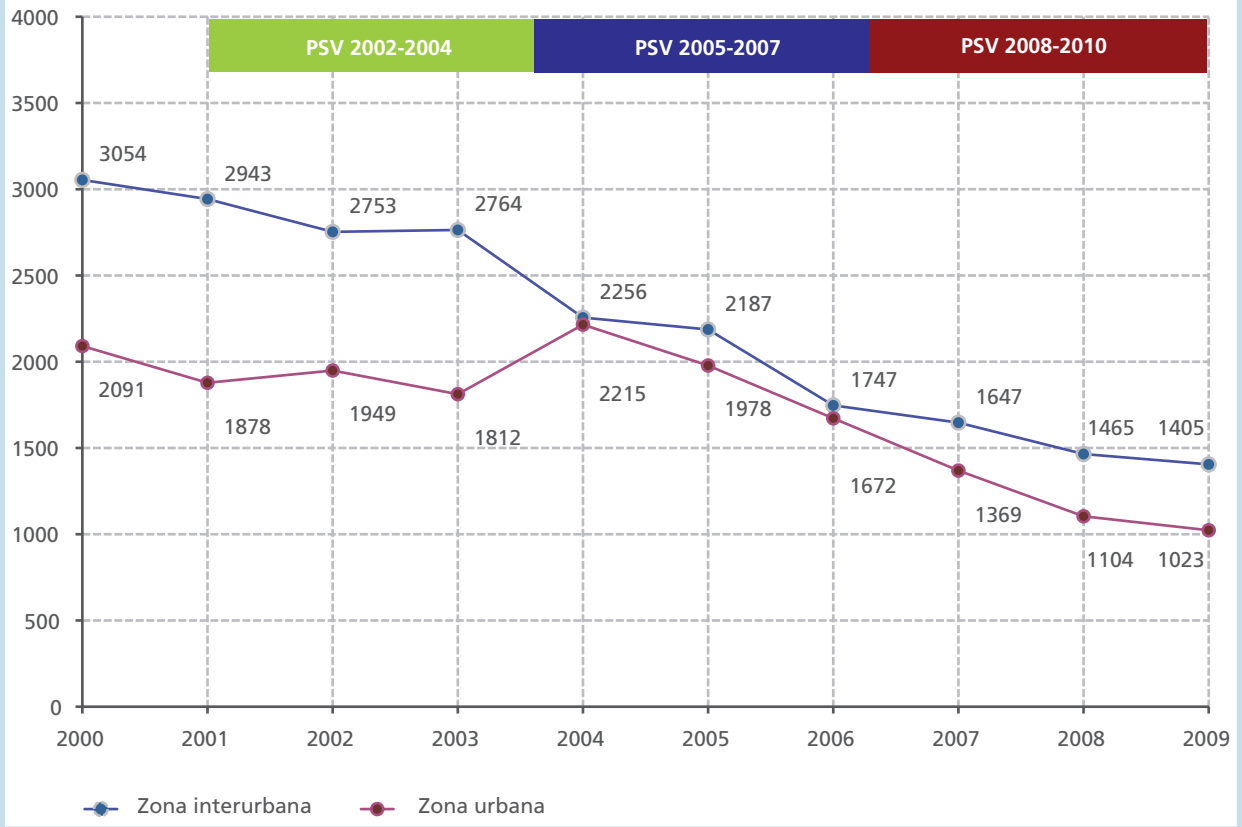
Pel que fa al nombre de morts i ferits greus, l'evolució és semblant a la de morts. La xifra l'any 2010 va ser d'un total de 2.242 morts i ferits greus, la qual cosa suposa una reducció d'un 56,4% respecte de l'any 2000.

A continuació es resumeixen els resultats obtinguts durant el període 2000-2010:

Evolució del nombre de morts i ferits greus



Evolució del nombre de morts i ferits greus en zona urbana i interurbana

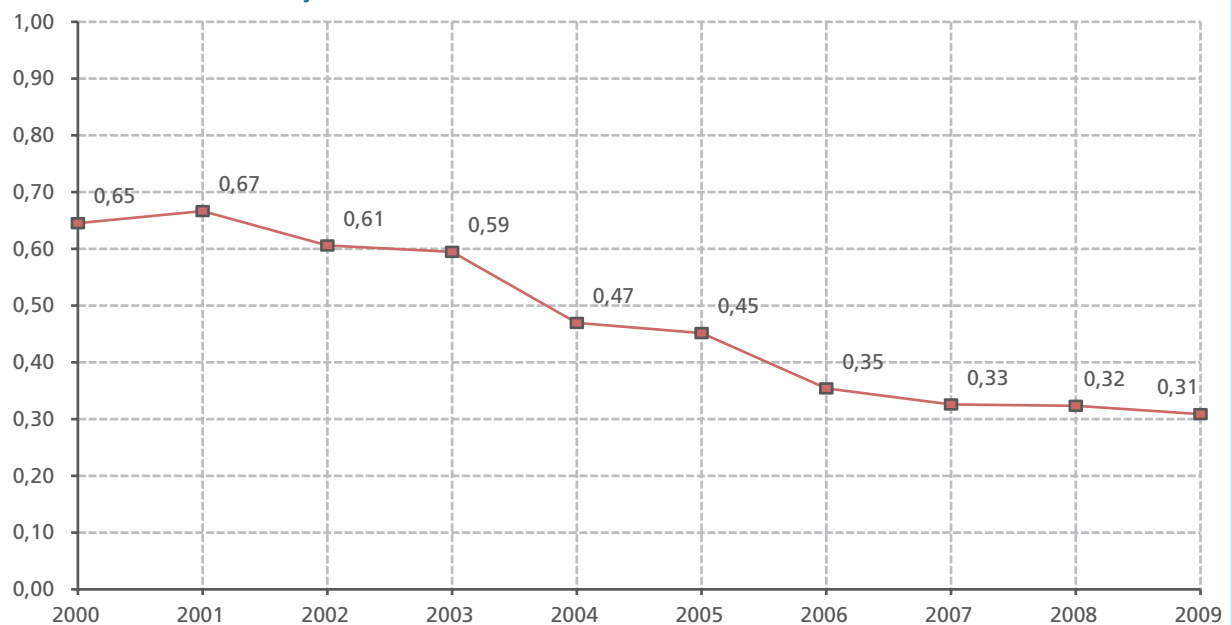


Font: Servei Català de Trànsit

Finalment, convé considerar un indicador que relacioni l'accidentalitat amb la mobilitat. En efecte, l'exposició al risc (el nombre de quilòmetres conduïts) és un factor explicatiu clar de la sinistralitat.

Les dades següents mostren com aquest indicador ha evolucionat de manera molt positiva durant la primera meitat de la dècada, mentre que presenta un cert estancament els darrers quatre anys.

Índex d'accidentalitat a Catalunya. 2000-2009



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

* El valor de 2009 es calcula amb les darreres dades de mobilitat disponibles (veh.-km de l'any 2008). Tan bon punt es disposi de les dades més recents, s'actualitzarà l'indicador.

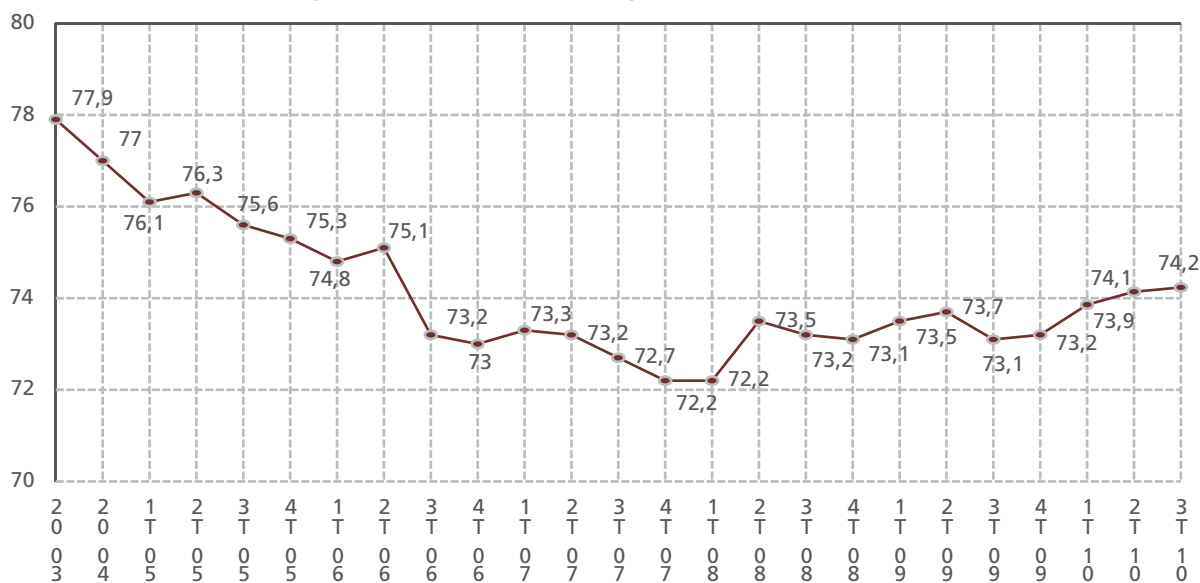
Questions prioritàries

Velocitat excessiva o inadequada

Les estadístiques i els estudis elaborats sobre accidentalitat posen de manifest que hi ha una relació directa entre la velocitat de circulació dels vehicles i el risc i la severitat dels accidents.

L'evolució de la velocitat mitjana observada a les carreteres catalanes ha estat descendent des de l'any 2003, tot i que el segon trimestre de 2008 es produeix un canvi de tendència a l'alça que situa els valors del darrer període entre 73,5 km/h i 74,2 km/h.

Evolució de les velocitats mitjanes a la carretera. Catalunya 2003-2010



* les velocitats dels trimestres de 2010 s'han estimat a partir de les dades de l'evolució de les velocitats mitjanes als accessos de Barcelona

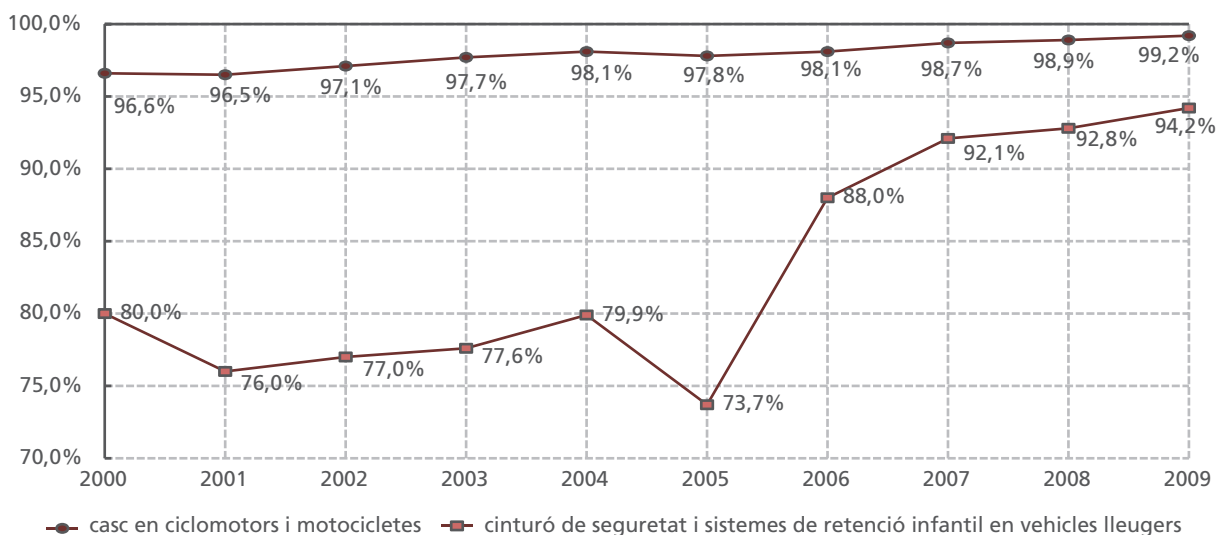
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Ús dels accessoris de seguretat passiva

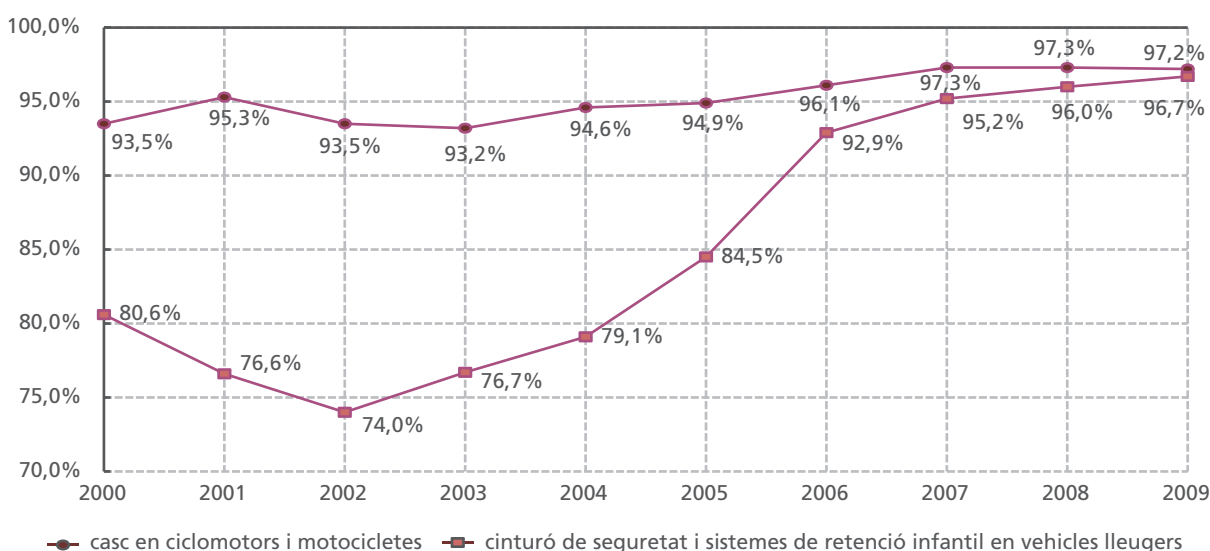
Entre l'any 2001 i 2007 l'ús dels accessoris de seguretat passiva, tant del casc en vehicles de dues rodes com del cinturó en els vehicles lleugers, ha augmentat notablement.

A partir de 2007, la xifra es manté en percentatges alts. Resta, encara, treballar per generalitzar l'ús del cinturó en els seients posteriors i dels sistemes de retenció infantil.

Evolució de l'ús dels accessoris de seguretat en persones implicades en accidents amb víctimes en zona urbana



Evolució de l'ús dels accessoris de seguretat en persones implicades en accidents amb víctimes en zona interurbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Problemàtica de l'alcohol i les drogues

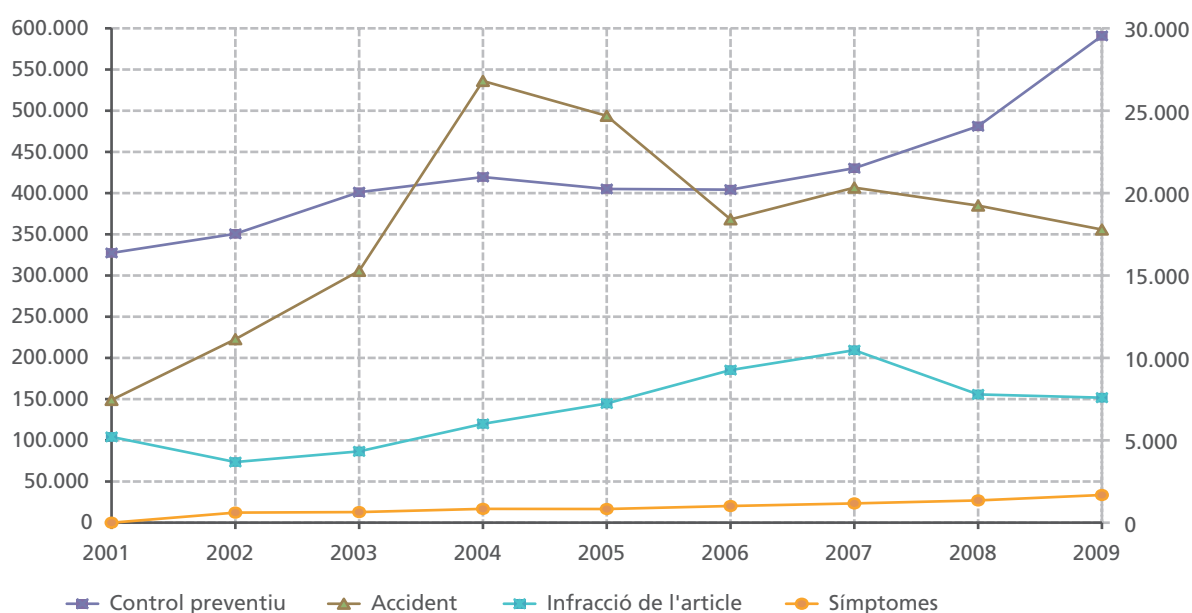
En la lluita constant contra la combinació alcohol i conducció, el nombre de proves d'alcoholèmia s'ha incrementat notablement al llarg dels anys.

L'any 2008 es van fer un total de 509.548 proves d'alcoholèmia i l'any 2009, un total de 617.895. L'any 2009 fins al 96% de les proves responen a controls preventius.

La resta es porten a terme per motius d'accident, infraccions o evidenciar símptomes. Els resultats de les proves fetes a conductors implicats en accidents de trànsit mostren una evolució favorable des de l'any 2001, quan un 28,6% dels conductors van superar el límit permès.

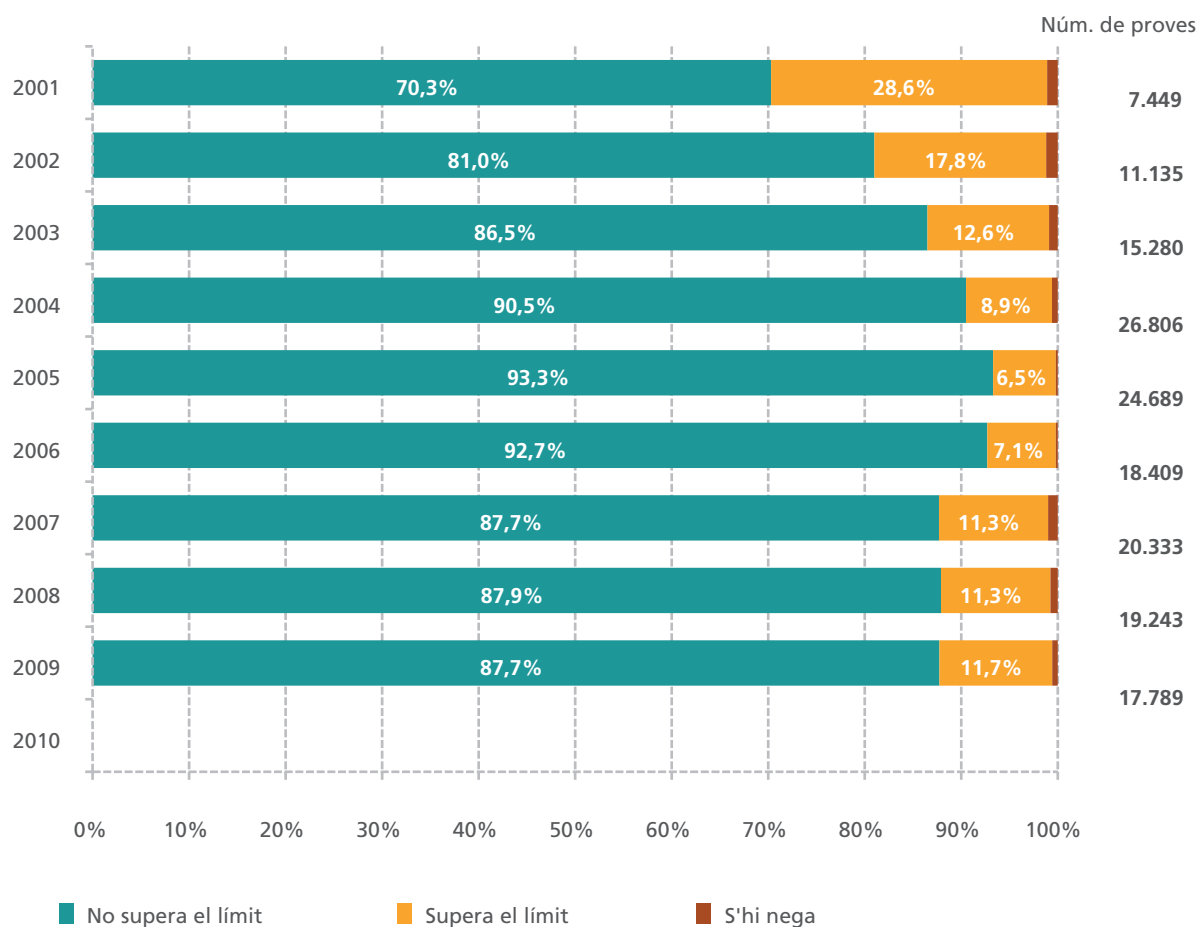
Per als darrers 3 anys el percentatge de conductors que superen el límit permès s'ha estabilitzat a l'entorn de l'11%.

Evolució del nombre de proves d'alcoholèmia



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Evolució dels resultats de les proves d'alcoholèmia per motiu d'accident de trànsit. 2001-2010



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Per tal d'avaluar la presència real d'alcohol en la conducció per carretera, l'SCT duu a terme regularment l'estudi d'alcoholèmies aleatòries. En aquest estudi, l'any 2007 es va estimar la presència global d'alcohol entre els conductors de la xarxa viària catalana al voltant del 2,3% dels casos. Aquest valor es va reduir al 2,1% en l'edició de 2009 de l'estudi. Pel que fa la conducció sota l'efecte d'estupefaents, en els darrers anys s'ha incrementat exponencialment el control per part dels cossos policials de trànsit. Des de l'any 2005 s'han fet a Catalunya més de 14.000 proves. Tanmateix, per motius tècnics i econòmics no es poden portar a terme de forma sistemàtica i/o generalitzada com és el cas dels controls d'alcoholèmia, encara que s'està avançant en aquest aspecte. Habitualment, la major part de les proves es fan en controls preventius d'alcoholèmia i drogues o arran d'accidents amb lesivitat greu. S'ha de tenir en compte que aproximadament el 15% dels conductors morts presentaven algun tipus d'estupefaent a la sang, normalment combinat amb alcohol.

Accidentalitat en zona urbana

L'accidentalitat en l'àmbit urbà continua tenint un pes molt rellevant respecte a l'accidentalitat total a Catalunya. Si l'any 2000 prop d'1 de cada 4 morts en ac-

cidents de trànsit es produïa a la zona urbana (23,7%), l'any 2010 aquesta proporció relativa s'acosta a 1 de cada 3 (30%). La davallada limitada de la mortalitat en l'àmbit urbà fa que la xifra guanyi pes en el conjunt. Com a estratègia de lluita contra l'accidentalitat en l'àmbit urbà, el Servei Català de Trànsit va iniciar el 2006 una línia de suport als municipis amb l'elaboració dels plans locals de seguretat viària (PLSV).

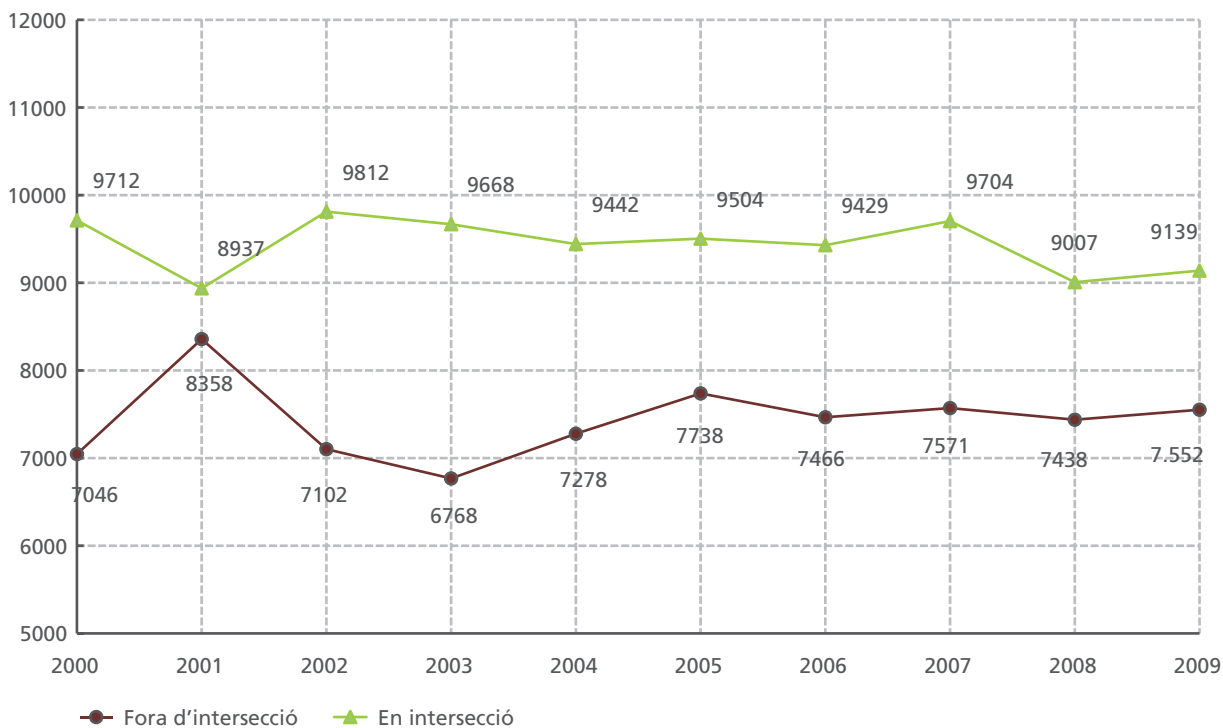
L'any 2005 es va fer el Manual guia del PLSV i es va distribuir a tots els municipis catalans, com també a altres administracions locals, tal com estableix el Pla de seguretat viària.

Interseccions

Les interseccions representen un dels àmbits de la xarxa potencialment més conflictiu pel que fa a l'accidentalitat. Mentre que a la zona urbana l'accidentalitat en intersecció presenta valors estables superiors al 50%, respecte al total d'accidents, en carretera els accidents en intersecció han anat guanyant pes en els darrers tres anys.

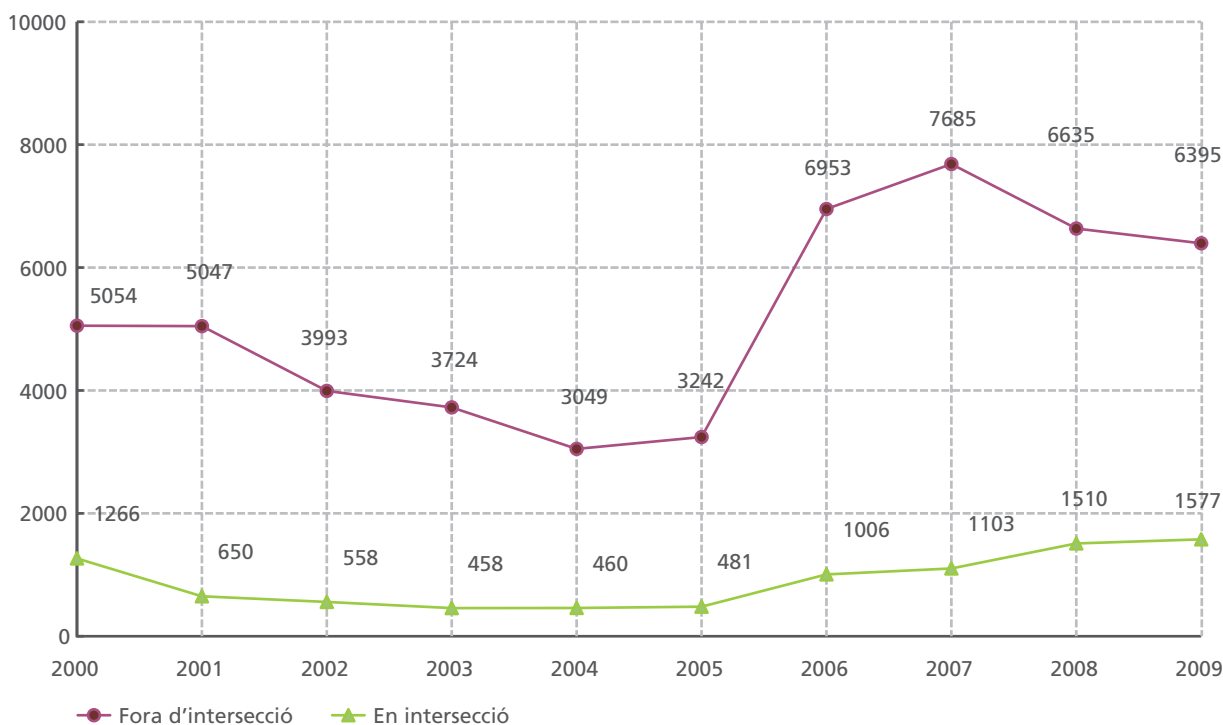
El 54,2% dels accidents a les ciutats es produeix en interseccions. A la carretera passa en el 13,5% dels casos.

Els accidents amb víctimes segons el lloc de l'accident en zona urbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Els accidents amb víctimes segons el lloc de l'accident en zona interurbana



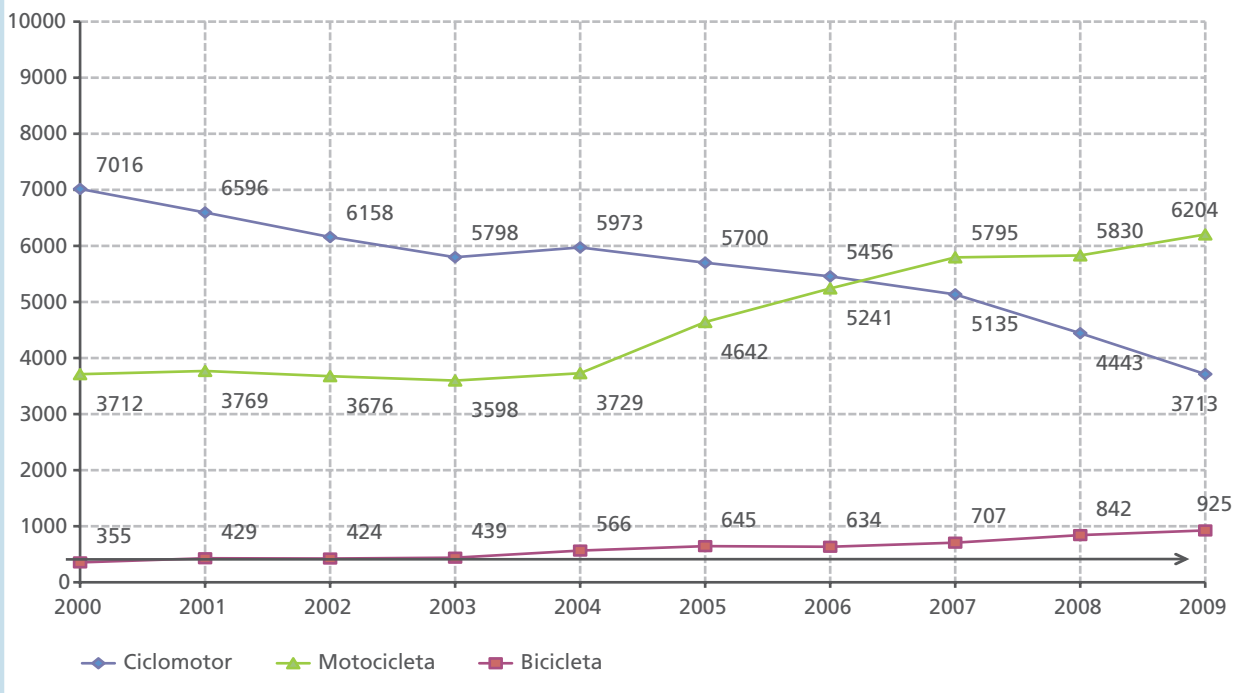
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Vehicles de dues rodes

Tot sembla indicar que, mentre que els accidents amb ciclomotors implicats disminueixen en ambdós àmbits, els accidents amb motos i bicicletes pateixen un augment. Aquest augment pot deure's a l'increment de la mobilitat amb aquests mitjans.

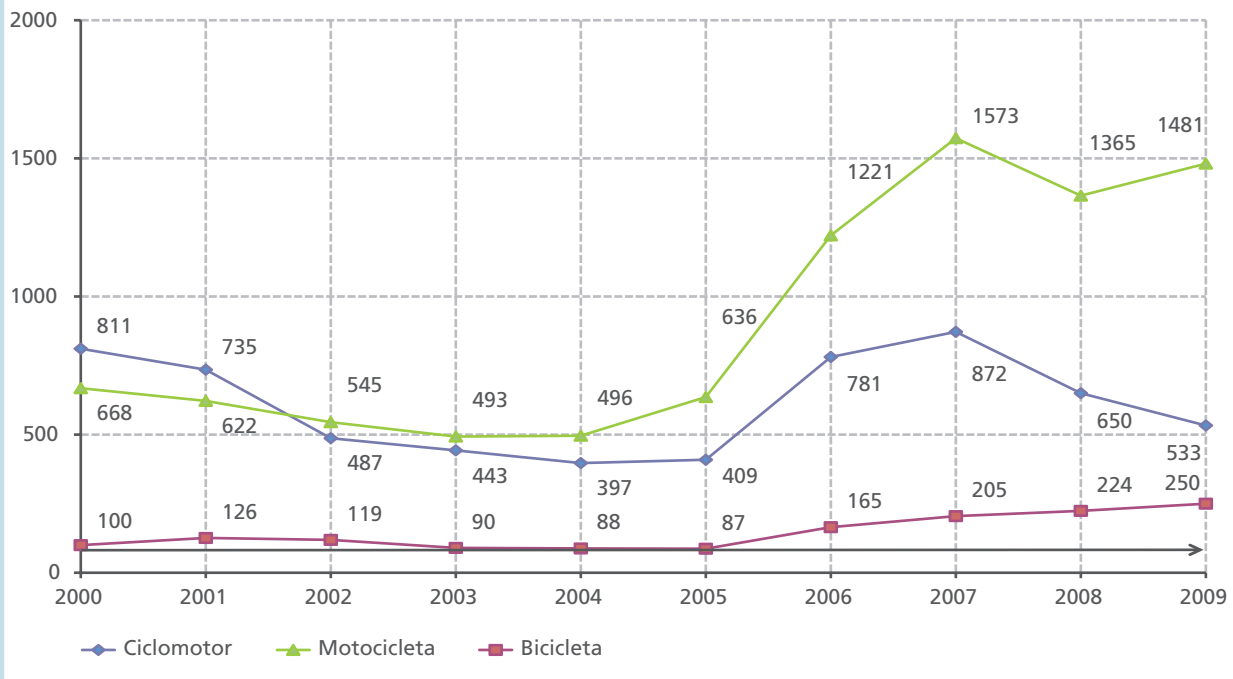
Respecte del total de vehicles implicats en accidents, la presència de vehicles de dues rodes augmenta lleument en zona urbana, mentre que es manté estable en carretera.

Evolució del nombre de vehicles de dues rodes implicats en accidents amb víctimes en zona urbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Evolució del nombre de vehicles de dues rodes implicats en accidents amb víctimes en zona interurbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Atropellaments

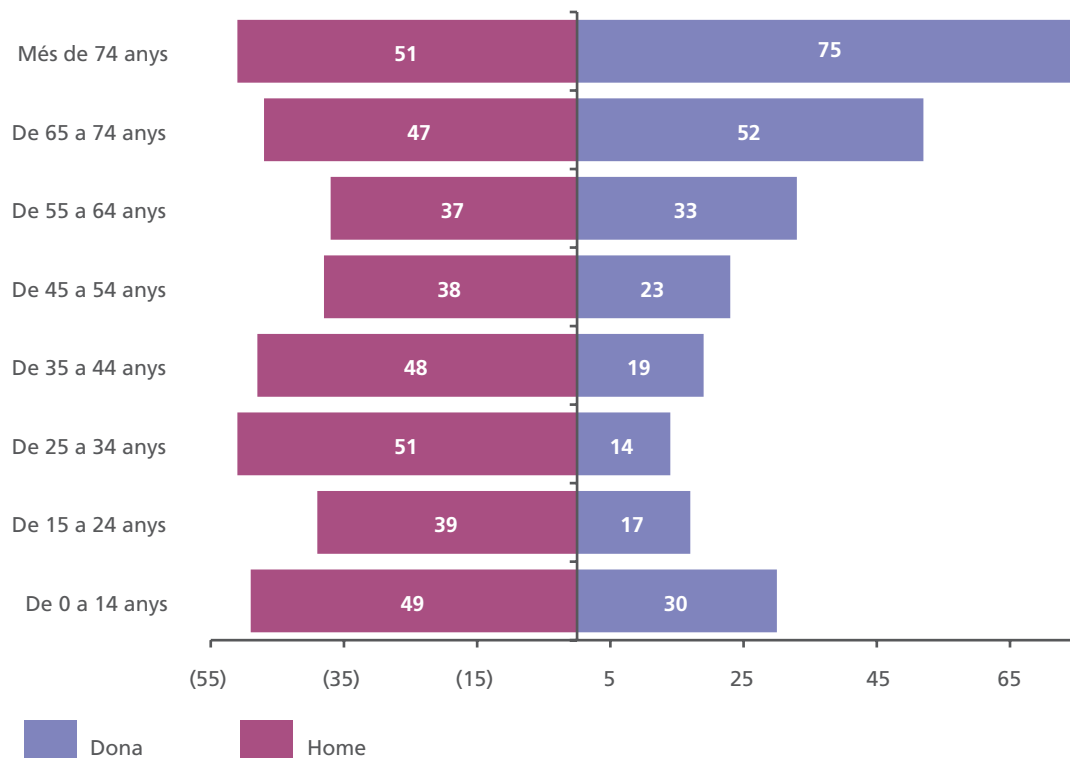
El nombre total d'atropellaments mortals i greus, tant en carretera com en zona urbana, ha disminuït els darrers anys, tot i que amb menys intensitat que la resta d'accidents.

El descens es distribueix bastant equitativament a gairebé totes les franges d'edat, excepte en la de la

gent gran, que es manté en valors estables els darrers anys. Caldrà tenir en compte aquest col·lectiu, el qual experimenta un creixement demogràfic destacable.

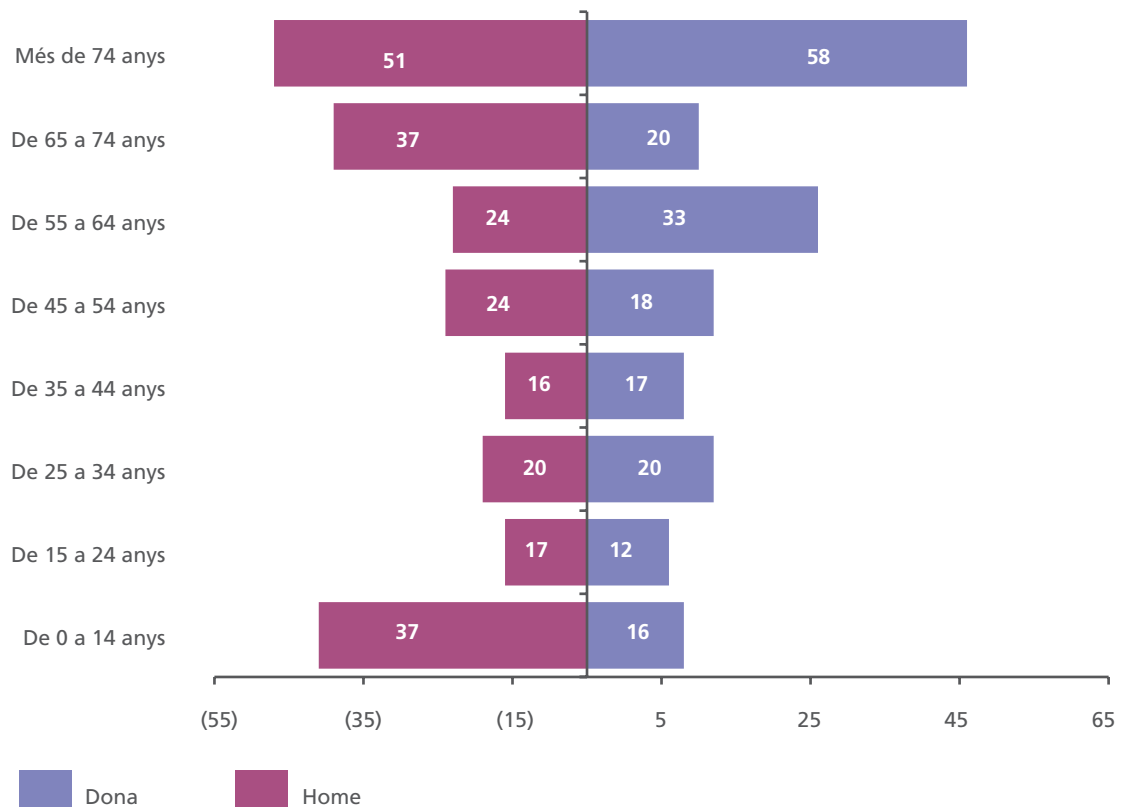
Edat i sexe de les víctimes mortals i greus en atropellaments

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2000



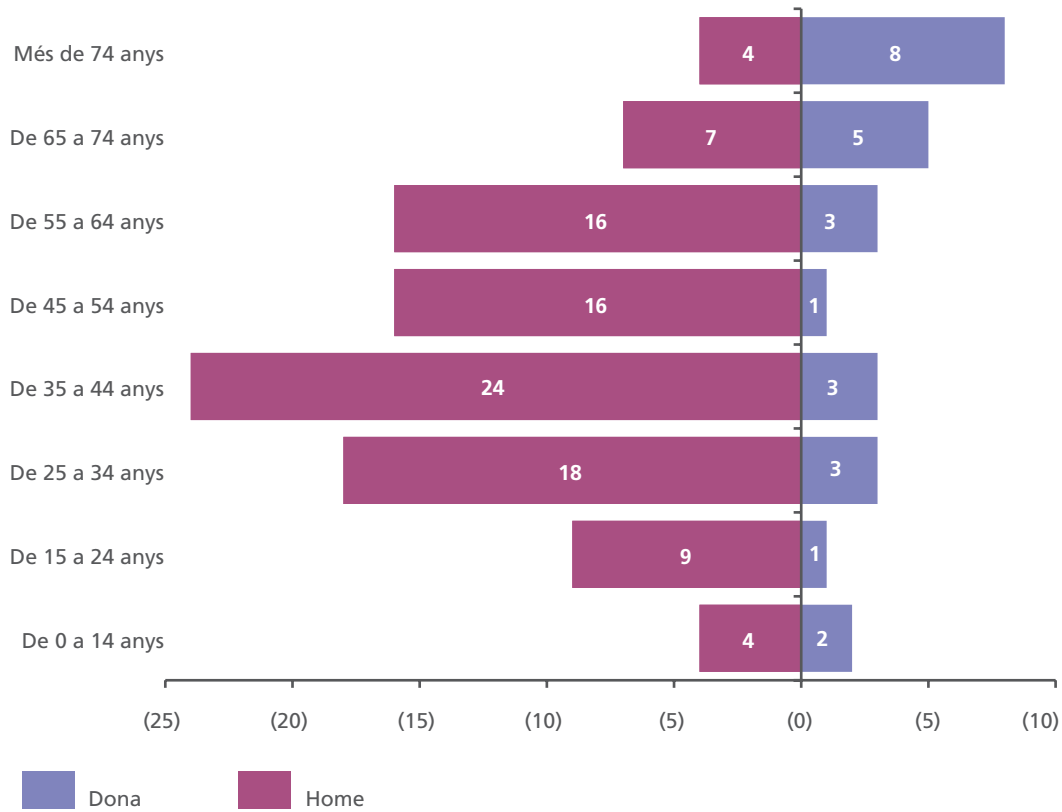
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2009



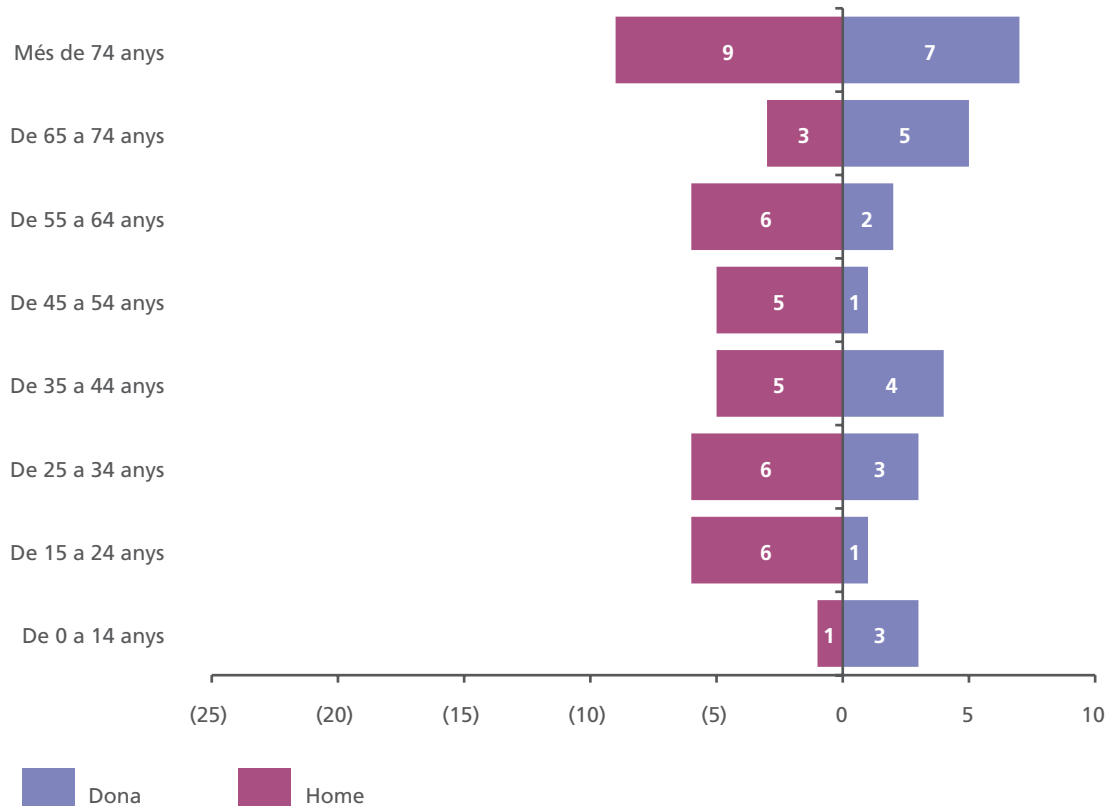
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2000 en carretera



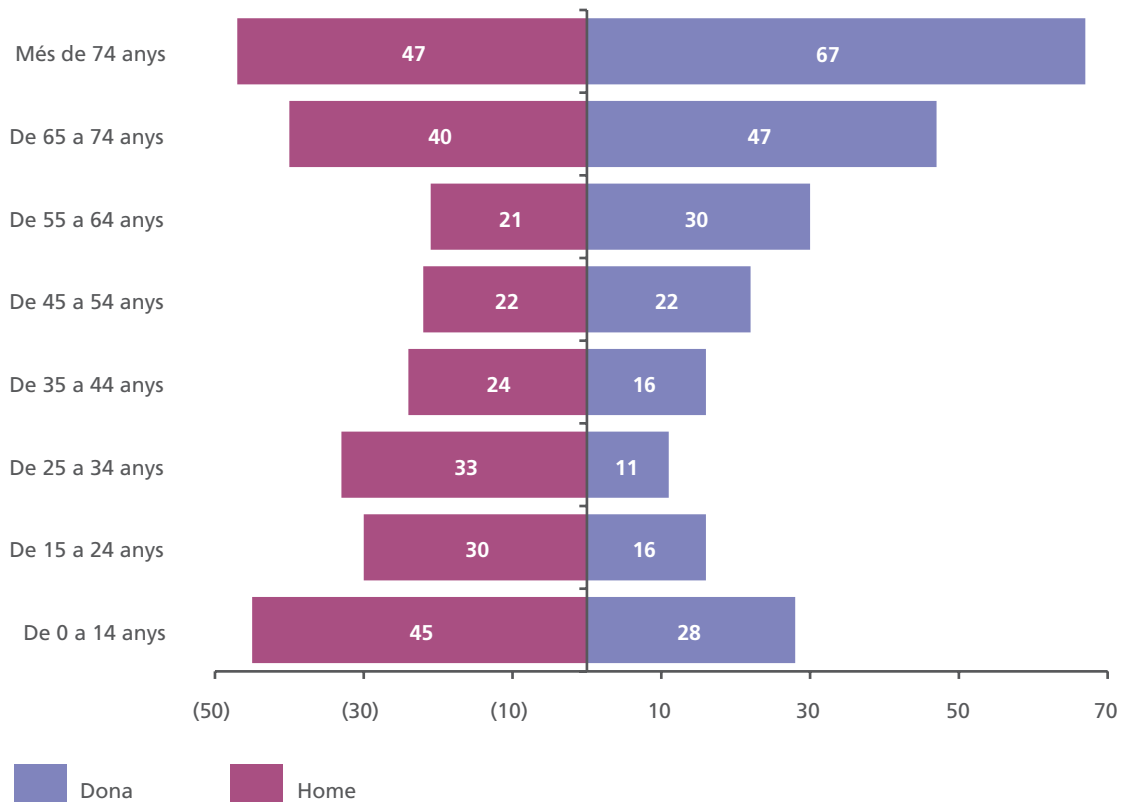
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2009 en carretera



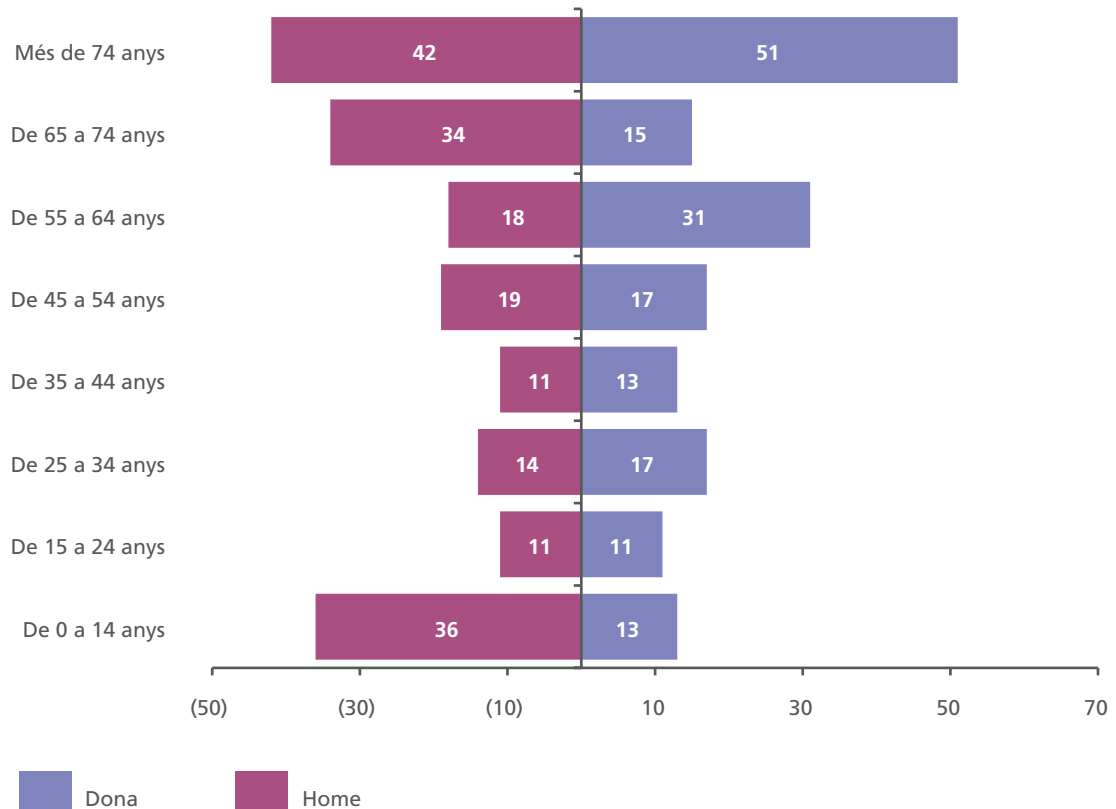
Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2000 en zona urbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

Morts i ferits greus en atropellament de l'any 2009 en zona urbana



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

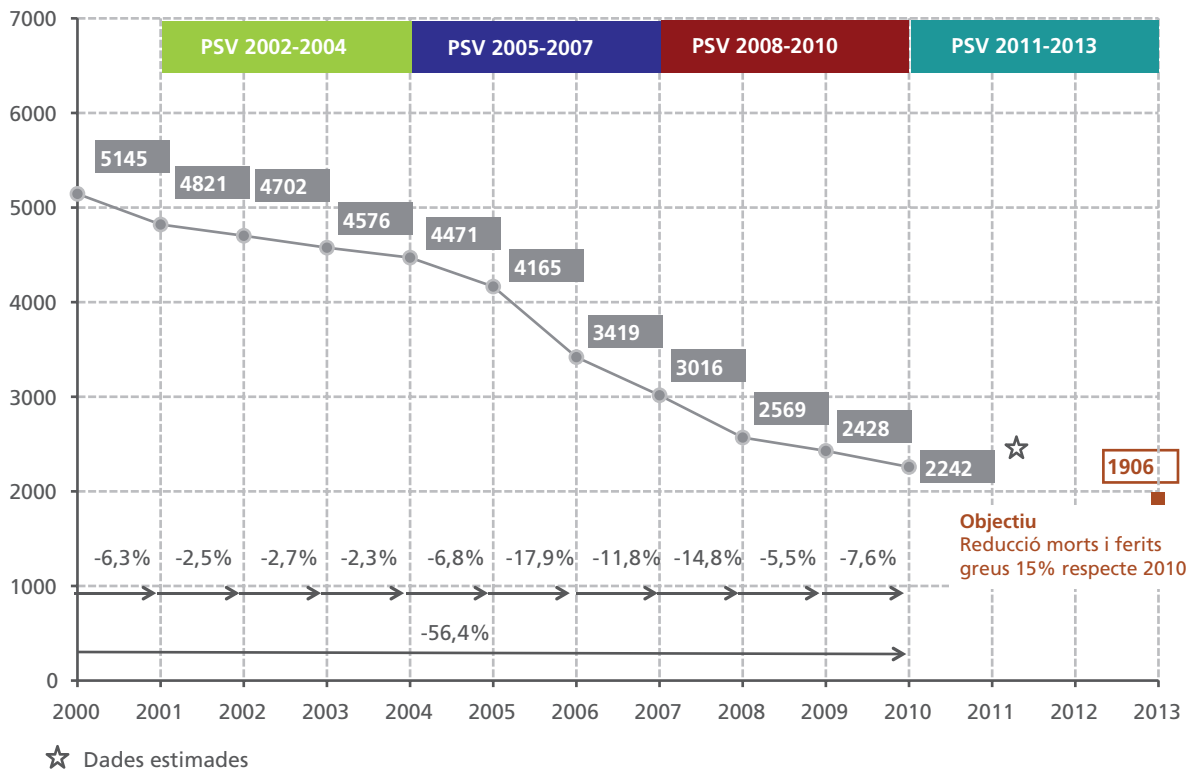
Objectiu del Pla

Objectiu fonamental del Pla de seguretat viària 2011-13:

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus que s'han enregistrat l'any 2010.

Es prendrà com a dada de referència el nombre de morts i ferits greus. La reducció de les víctimes mortals i dels ferits greus com a conseqüència de la sinistralitat viària és una prioritat d'aquest Govern, la qual no es podrà aconseguir si no és amb la implicació de tota la ciutadania.

Objectiu del PSV 2011-2013



Font: Servei Català de Trànsit (SCT)

El present Pla, a més de mantenir les polítiques d'èxit dels plans anteriors, es focalitzarà en les àrees següents:

- Interseccions, vehicles de dues rodes i atropellaments.

Com a novetat, es definirà un nou àmbit d'accidentalitat, diferenciat de la zona urbana, la interurbana i la travessera, que requereix un tractament específic i que representa la zona de transició entre la zona urbana i la interurbana. Aquest àmbit l'anomenarem *periurbà*.

Accions del Pla de seguretat viària 2011-2013

A. ÀMBIT POLÍTIC

Des de l'any 2000 el model català de reducció d'accidentalitat s'ha centrat en la gestió de la influència de tres dels factors més importants en la producció d'accidents i generació de víctimes de trànsit: la velocitat, el consum d'alcohol i de drogues i la manca d'ús dels accessoris de seguretat passiva.

Així, a Catalunya, després de més de 10 anys d'aplicar les polítiques de seguretat viària (SV) recollides als plans respectius (1999-2001, 2002-2004, 2005-2007, 2008-2010), s'han reduït en un 57% les víctimes mortals i en un 53% les víctimes greus. El rebuig social als comportaments de risc ha anat en augment i, avui dia, la major part de la societat té un posicionament desfavorable davant la presència d'alcohol o drogues en la conducció o les velocitats inadequades a la carretera.

El fet d'haver complert els objectius plantejats en els PCSV anteriors demostra l'encert en la tria i execució de les estratègies comentades, les quals no s'haurien pogut portar a terme sense un plantejament de la seguretat viària com una de les prioritats de l'agenda política, des del nivell més alt del govern nacional fins a les diputacions i els ajuntaments. D'altra banda, aquests 10 anys i escaig de política catalana de SV demanen una revisió profunda d'un sistema de gestió de SV reeixit però que ja ha complert l'objectiu pel qual va ser creat, adaptant-lo als nous reptes i característiques que planteja el futur.

Paradoxalment, les fortes reduccions d'accidentalitat aconseguides en els darrers deu anys incideixen en les perspectives immediates de futur, en particular pel que fa als costos de gestió del mateix sistema de seguretat viària, els quals, sens dubte, augmentaran. Així, la política de millora de la seguretat viària a Catalunya es pot veure compromesa si no s'incrementen els recursos dedicats, alhora que s'optimitza el sistema en tots els seus aspectes organitzatius.

Per tant, tot i els èxits obtinguts, cal perseverar en la millora de la seguretat viària a Catalunya implicant-nos en el lideratge i compromís polític del present Pla i de les seves accions al més alt nivell.

Objectiu

Dissenyar una estratègia d'actuació i comunicació que, des del lideratge i la implicació de les institucions públiques, involucri tota la població en la millora de la seguretat viària com a prioritat del Govern i de la societat civil, així com aconseguir adaptar el sistema de seguretat viària de Catalunya a la nova situació.

Paraules clau

Canvi cultural, lideratge, compromís, inversió.

1. Prioritzar la seguretat viària en l'agenda política i reforçar-ne el lideratge del Govern
 - 1.1 Liderar i coordinar el Pla de seguretat viària
 - 1.2 Vincular la imatge del Govern amb el compromís pels objectius, les polítiques i els resultats
 - 1.3 Establir objectius de seguretat viària quantificables en els plans d'actuació de cada Administració pública i de la resta d'institucions implicades
2. Elaborar el Pla estratègic 2010-2020 i el Manual de bones pràctiques de seguretat viària urbana
3. Dedicar a la seguretat viària la integritat dels recursos obtinguts de les sancions de trànsit
 - 3.1 Crear la base de dades de recursos destinats a la seguretat viària
 - 3.2 Reservar un 5% del pressupost de l'SCT a l'R+D+I dedicada a seguretat viària

1. Prioritzar la seguretat viària en l'agenda política i reforçar-ne el lideratge del Govern

Incloure la seguretat viària com una de les prioritats de l'agenda política, des del nivell més alt del govern nacional, al Parlament, fins a les diputacions i els ajuntaments.

1.1 Liderar i coordinar el Pla de seguretat viària

Per assolir els objectius establerts, el Pla de seguretat viària necessita ineludiblement de lideratge polític al Govern; això ha d'implicar la participació activa de tots els departaments que puguin tenir relació amb algun dels aspectes de la seguretat viària. El Departament d'Interior, per mitjà del Servei Català de Trànsit, assumirà el paper d'impulsor principal en l'acompliment de les accions del Pla de seguretat viària 2011-2013 amb la participació de la resta d'agents i actors, tal com estableix aquest Pla.

Agents implicats	Departament d'Interior, SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre de reunions amb els departaments clau en matèria de seguretat viària

1.2 Vincular la imatge del Govern amb el compromís pels objectius, les polítiques i els resultats

L'atomització tant dels gestors de seguretat viària com dels àmbits, dels actors i dels ciutadans demana que els objectius de seguretat viària siguin assumits i liderats pel Govern del país.

Agents implicats	Departament d'Interior, Presidència
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de vegades que el Govern de la Generalitat parla de seguretat viària
Tasques	Preparació d'agenda i de tasques en què es requerirà la implicació del Govern

1.3 Establir objectius de seguretat viària quantificables en els plans d'actuació de cada Administració pública i de la resta d'institucions implicades

Amb l'inici d'una nova dècada i aprofitant les línies estratègiques de seguretat viària 2011-2020, cal definir plans d'actuació en tots els àmbits de les diferents administracions (plans locals de seguretat viària, per exemple) i de forma sectorial, amb objectius orientats a col·lectius determinats (gent gran, motoristes...). Cal però, que aquests objectius siguin quantificables i, per tant, susceptibles de ser avaluats.

Agents implicats	Departament de Governació i Relacions Institucionals, Departament d'Interior, ajuntaments, entitats municipalistes i SCT
Programació	2011 Novetat
Indicadors	Nombre de plans programats

Indicadors genèrics de la línia estratègica (no associats a una actuació concreta)

- Nombre de vegades que el president/a, conseller/a o alcalde/essa comenta l'actualitat i els progressos en seguretat viària i la seva importància.
- Nombre de reunions amb els actors implicats.

2. Elaborar el Pla estratègic 2010-2020 i el Manual de bones pràctiques de seguretat viària urbana

El Pla estratègic 2010-2020 haurà d'avaluar l'estat actual de la seguretat viària a Catalunya en totes les seves vessants, diagnosticant aquells punts febles i forts que han portat fins a l'estat actual, i definir les estratègies a seguir per a la propera dècada, tot replantejant quantitativament i qualitativament les eines i els recursos disponibles per complir els objectius esmentats.

Després de la implementació amb èxit dels plans locals de seguretat viària a gairebé tot el territori català, es considera necessari elaborar un Manual de bones pràctiques de seguretat viària urbana que reculli les millors experiències per reduir la sinistralitat urbana tant de Catalunya com de l'exterior.

Agents implicats	SCT, Dept. de Territori i Sostenibilitat (TES)
Programació	2011-2012 Novetat

3. Dedicar a la seguretat viària la integritat dels recursos obtinguts de les sancions de trànsit

Tal com s'ha dit, i malgrat el període de crisi econòmica en què es troba el país, la inversió en seguretat viària ha de mantenir el creixement si es vol mantenir el cicle virtuós encetat l'any 2000.

La reducció del volum d'accidents i víctimes, així com la major dispersió causal, col·loca Catalunya en un nivell comparable al de països capdavanters en matèria de trànsit i seguretat viària. Aquests acusen actualment l'extrema dificultat de mantenir la reducció del nombre d'accidents, donats els valors comparativament bons que presenten. Les inversions per habitant dedicades a seguretat viària, en aquests països, són molt superiors als valors dedicats actualment a Catalunya, i, per tant, també els resultats d'accidentalitat són millors.

3.1 Crear la base de dades de recursos destinats a la seguretat viària

Per poder dimensionar tota la inversió feta en seguretat viària cal fer un seguiment acurat d'on, en què, qui i com s'inverteixen els recursos. En aquest sentit, cal obtenir noves vies de finançament de la seguretat viària, per exemple, obrint la porta a les empreses del sector, que comparteixin certa responsabilitat social en matèria de seguretat viària. També caldrà publicar i comunicar adequadament al ciutadà l'evolució d'aquesta base de dades.

Agents implicats	Dept. d'Interior, SCT, TES
Programació	2011 Novetat
Indicadors	Pressupost invertit en seguretat viària (absolut i increment sobre l'any anterior) de totes les administracions
Tasques	Elaborar una taula detallada amb les fonts de finançament i el destí dels recursos

3.2 Reservar un 5% del pressupost de l'SCT a l'R+D+I dedicada a seguretat viària

Cal repensar l'estructura i els mètodes d'R+D de l'SCT per tal d'adaptar-se als nous reptes i assolir nivells europeus, tant en qualitat com en quantitat. Així doncs, l'SCT dedicarà com a mínim el 5% del pressupost anual a R+D+I.

També resulta convenient incorporar fórmules que permetin una relació contínua i fluida entre l'SCT i les universitats i els instituts d'investigació o equivalents, maximitzant així la transferència de ciència i tecnologia.

Cal afegir que la interiorització del coneixement és imprescindible en aquest camp, que evoluciona de forma especialment ràpida. Això fa que en aquest aspecte (R+D+I) s'hagi de tenir en compte aquesta necessitat de coneixements i, per tant, de formar equips d'especialistes en trànsit i seguretat viària.

Agents implicats	Departament d'Interior, SCT
Programació	Contínua Millora
Indicadors	Pressupost invertit en R+D/pressupost de l'SCT
Tasques	Proposta d'assignació (relativa) de pressupostos en R+D

B. ÀMBIT METODOLÒGIC: SISTEMA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA

Una vegada s'avança amb els resultats en seguretat viària, seguir millorant cada cop és exponencialment més costós. Les causes de l'accidentalitat van sent cada cop més disperses i relativament menys determinants cadascuna d'elles.

Afloren noves relacions causals que romanien ocultes davant de causes importants que han baixat en nivell d'importància.

Objectiu

Disposar de les eines adequades per gestionar la informació als diferents nivells (recollida, anàlisi, tractament, difusió...).

Paraules clau

Optimització, integració, pla de comunicació integral, compilació, gestió, difusió, avaluació contínua.

4. Optimitzar el sistema de gestió de la seguretat viària
 - 4.1 Avaluar i redefinir l'estructura actual
5. Cooperar amb els governs locals per a la seguretat viària
 - 5.1 Elaborar plans locals de seguretat viària als municipis de més de 20.000 habitants i avaluar-ne els existents
 - 5.2 Analitzar els punts clau de l'accidentalitat urbana
6. Millorar el sistema de recollida i tractament de les dades
 - 6.1 Millorar i homogeneïtzar els processos d'intercanvi d'informació de seguretat viària entre totes les entitats
 - 6.2 Crear un sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana
 - 6.3 Elaborar un pla de cobertura de la mobilitat i del trànsit de Catalunya
 - 6.4 Dissenyar i elaborar un Pla d'enquestes de trànsit per obtenir informació qualitativa dels conductors/ores i passatgers/eres
 - 6.5 Incorporar la georeferenciació a la base de dades de carreteres
7. Aprofundir en la integració europea
 - 7.1 Augmentar la participació europea
8. Desenvolupar un pla de comunicació integral
9. Millorar els processos de compilació, gestió i difusió de la informació viària
10. Elaborar un pla d'R+D
 - 10.1 Consorciar-se amb universitats
 - 10.2 Elaborar un recull de premsa de seguretat viària, mobilitat i medi ambient relacionat amb el transport
11. Avaluar el Pla de forma contínua
 - 11.1 Fer una avaluació anual del Pla
 - 11.2 Definir el programa anual d'activitats en funció dels resultats de l'avaluació anual i final
 - 11.3 Definir els objectius i continguts generals del PSV 2014-2016

4. Optimitzar el sistema de gestió de la seguretat viària

Cal adaptar tots els recursos de gestió de la seguretat viària a les necessitats de la dècada que comença. Així, es proposa començar avaluant els punts febles i forts del sistema actual, que va des de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV) fins al sistema de processament de sancions de trànsit a l'SCT, passant per l'estructura i coordinació interna del sistema mateix. Caldrà definir en el Pla estratègic 2010-2020 els objectius que es proposen per a aquesta tasca.

4.1 Avaluar i redefinir l'estructura actual

L'estructura de la gestió de seguretat viària ja ha complert més de 10 anys. En aquest sentit, han apare-

gut diversos encavallaments funcionals i executius entre els diferents òrgans, i és un bon moment per avaluar l'estructura actual i proposar-ne les optimitzacions/modificacions que es consideri adients, tant pel que fa a la composició com al paper de cadascun dels actors implicats.

S'haurà d'encetar, doncs, un període de reflexió per a la propera dècada que, més enllà de tractar problemes concrets de la seguretat viària, s'haurà de replantejar la mateixa estructura i organització del sistema, el qual s'ha mantingut inalterat des del moment que es va crear l'any 2000.

Aquest procés haurà de culminar en la redacció del Pla estratègic 2010-2020, que avaluï i defineixi els objectius que s'han d'assolir organitzativament per tal d'enfrontar-se al futur de l'accidentalitat de Catalunya.

Agents implicats	Departament d'Interior
Programació	2011 Novetat
Indicadors	Nombre de reunions de seguiment de l'evolució del sistema de trànsit de Catalunya i de la seva accidentalitat
Tasques	Elaborar un informe de diagnosi del funcionament actual Elaborar un organigrama funcional i redefinir tasques

5. Cooperar amb els governs locals per a la seguretat viària

L'anàlisi i el coneixement sistemàtic de l'accidentalitat en zona interurbana ha portat a una reducció important de l'accidentalitat en aquest àmbit. En zona urbana hi ha problemàtiques diferents, que cal afrontar amb mètodes de major proximitat.

S'ha de millorar la col·laboració amb els governs locals i, més en particular, de les policies locals, on es consensuïn polítiques i estratègies de prevenció i control, per tal de fer-la més àgil, flexible i eficient. D'altra banda, s'ha de mantenir l'estratègia de planificar la seguretat viària en l'àmbit local, que s'ha demostrat reeixida.

5.1 Elaborar plans locals de seguretat viària als municipis de més de 20.000 habitants i avaluar-ne els existents

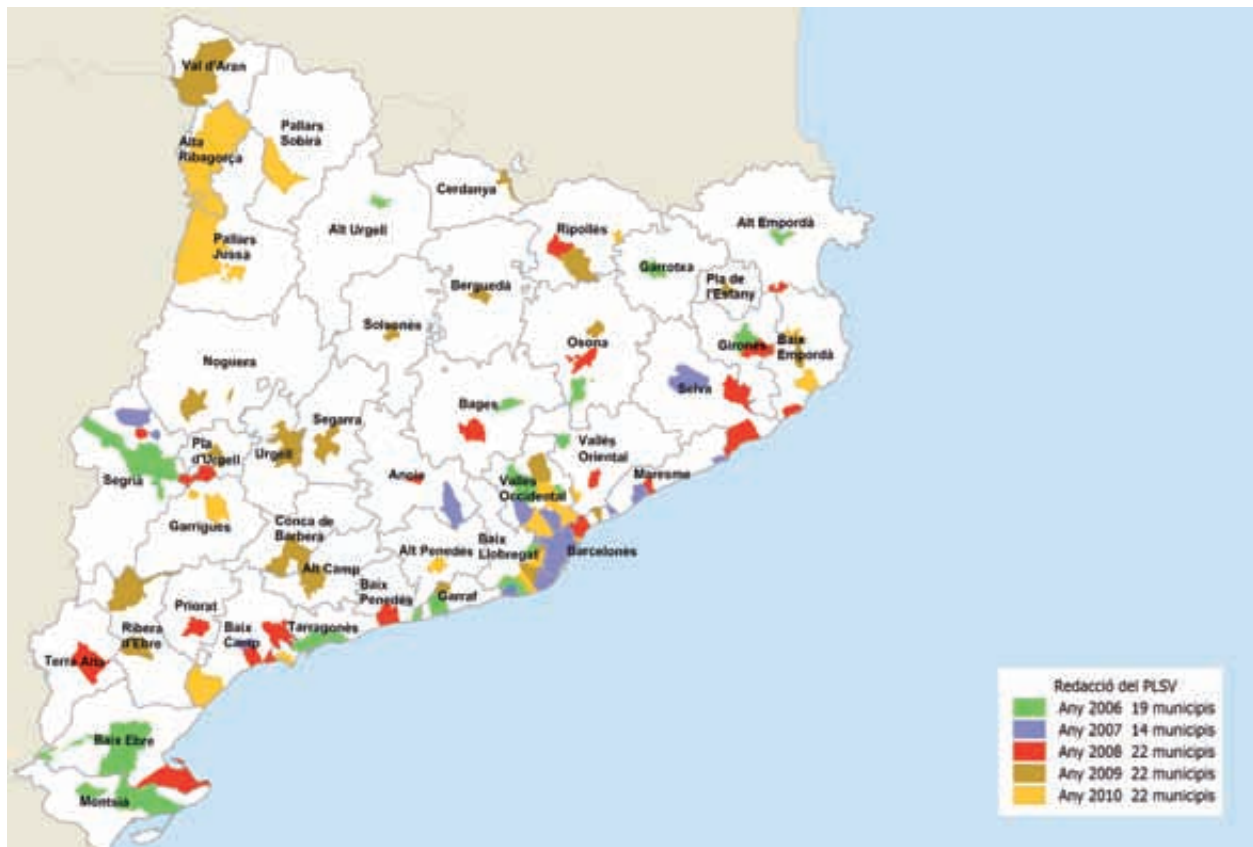
L'SCT ofereix assistència tècnica per elaborar plans locals de seguretat viària (PLSV) mitjançant un conveni amb els municipis interessats.

D'ençà de l'any 2006 i fins a l'any 2010 s'han fet un total de 99 PLSV, a raó de 20 per any, que inclouen tots els municipis capital de comarca, els més grans de 30.000 habitants i aquells que ho han sol·licitat expressament. En total, s'ha cobert el 70% de la població de Catalunya.

L'objectiu per al trienni 2011-2013 és dotar de PLSV els municipis restants entre 20.000 i 30.000 habitants (un total de 17).

D'altra banda, ja s'està en disposició d'avaluar i fer un seguiment dels primers plans locals executats, fent un estudi sobre els efectes que han tingut sobre l'accidentalitat del municipi.

Agents implicats	Ajuntaments, SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre de PLSV aprovats Nombre de PLSV avaluats Població resident al territori amb PLSV aprovat Pressupost destinat als PLSV



5.2 Analitzar els punts clau de l'accidentalitat urbana

L'anuari d'accidents a Catalunya classifica els accidents en diverses tipologies. A partir d'aquestes classificacions preestablertes es poden identificar grups d'accidents que, per les característiques de la via, la tipologia dels vehicles o de les víctimes implicades o el període horari, destaquen en nombre per sobre de la resta.

En els darrers anys s'han identificat quatre grups, els quals caldria analitzar en profunditat durant el període del Pla 2011-2013:

- Accidents amb vehicles de dues rodes
- Accidents en interseccions
- Atropellaments, en particular amb gent gran implicada
- Concentracions d'accidents

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Percentatge d'accidents amb vehicles de dues rodes implicats Percentatge d'accidents en interseccions Percentatge de gent gran sobre el total de persones implicades
Tasques	Informe d'accidentalitat urbana amb vehicles de dues rodes Informe d'accidentalitat urbana en interseccions Informe d'accidentalitat urbana amb gent gran implicada

6. Millorar el sistema de recollida i tractament de les dades

La informació relativa a la seguretat viària constitueix una eina indispensable per a la detecció dels problemes de l'accidentalitat, la identificació d'àrees prioritàries d'acció i l'avaluació d'efectivitat de les mesures per millorar la seguretat. Per obtenir el màxim rendiment de la informació que aporten aquestes dades, tant d'accidents com del seu context (infraestructura, mobilitat, controls, sancions, etc.), cal augmentar la qualitat i disponibilitat de les dades.

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

Es tracta d'establir vincles de comunicació adequats i eficients entre tots els interessats. En primer lloc, aprofundir en l'intercanvi d'informació sobre dades de mobilitat i trànsit, dades de conductors i vehicles, i dades d'accidents. S'haurà d'establir una xarxa de connexions robusta, amb processos estàndard que permetin la consulta i tractament massiu de la informació.

Aquesta acció afecta l'intercanvi d'informació amb les policies de trànsit, els titulars de carretera i la DGT. Un dels aspectes més importants a millorar és la ubicació correcta dels accidents, per això cal fer extensiu l'ús del GPS en la recollida d'informació de camp per tal de disposar de coordenades dels esdeveniments de trànsit. D'altra banda, cal incidir en la millora del temps de recepció de la informació, establint terminis d'actualització de la informació proveïda per les diferents fonts.

Agents implicats	Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament de Salut, titulars de carreteres i concessionàries d'autopistes, SCT, Autoritat del Transport Metropolità, diputacions i ajuntaments
Programació	2012-2013 Novetat
Indicadors	Mitjana d'accidents urbans per cada 1.000 habitants Nombre de municipis amb una desviació elevada sobre la mitjana Nombre de municipis que no aporten informació d'accidents Percentatge d'accidents urbans georeferenciats
Tasques	Aconseguir un accés en línia a la base de dades de conductors i vehicles de la DGT per a consultes massives

6.2 Crear un sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana

Per tal d'obtenir l'exposició al risc hi ha diferents metodologies i perspectives. La més comuna i la que ha utilitzat el Servei Català de Trànsit fa servir la fusió entre dades quantitatives i qualitatives, és a dir, entre les dades dels aforadors i les de les enquestes de mobilitat.

Per automatitzar l'anàlisi de l'exposició al risc caldrà crear els processos que homogeneïtzin, depurin, tractin i creuin la informació de les diferents fonts i una base de dades que recopili tota aquesta informació.

Agents implicats	Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment, SCT, diputacions i ajuntaments
Programació	2011-2013 Novetat

6.3 Elaborar un pla de cobertura de la mobilitat i del trànsit de Catalunya

La xarxa viària catalana inclou aproximadament 12.000 km de carreteres.

Per obtenir la informació quantitativa de l'exposició al risc per a diferents vies, regions i tipus de vehicle, cal disposar dels aforadors representatius de la mobilitat i del trànsit de la xarxa viària catalana, que permetin estimar els vehicles-quilòmetre recorreguts per diferents tipus d'usuaris i períodes temporals.

Les necessitats detectades recomanen disposar d'informació en temps real dels accessos a les ciutats de més de 50.000 habitants, així com de les rutes entre aquestes ciutats i les destinacions d'oci més rellevants de Catalunya. L'objectiu del pla de cobertura és cobrir les 240 vies més importants, que representen 3.754 kilòmetres i suposen el 70% dels vehicles-quilòmetre interurbans. Aquesta informació es desitja en temps real o amb un nivell d'agregació màxim de 5 minuts.

El Pla haurà de tenir en compte els sensors existents dels diferents titulars i concessions que puguin aprofitar-se per a aquestes tasques. El Pla completarà els buits que hi hagi de sensorització per tal d'aconseguir l'objectiu abans descrit.

Agents implicats	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment, diputacions
Programació	2011-2012 Novetat
Indicadors	Nombre de trams controlats Percentatge de km de la xarxa viària controlats
Tasques	Elaboració del pla de cobertura de carreteres

6.4 Dissenyar i elaborar un Pla d'enquestes de trànsit per obtenir informació qualitativa dels conductors/ores i passatgers/eres

L'exposició al risc a les carreteres catalanes s'ha d'estudiar des d'una doble vessant: quantitativa i qualitativa.

Cal dissenyar i elaborar un pla de recollida d'informació (enquestes) a mitjà/llarg termini, que permeti conèixer les característiques de les persones generadores de la mobilitat, tant conductors com passatgers, i en funció del nivell de precisió a què es desitgi analitzar.

Prendrà una important rellevància la col·laboració amb els diferents agents en el camp de la mobilitat per compartir i homogeneïtzar les enquestes que porten a terme.

Agents implicats	SCT
Programació	2011 i anual Novetat
Indicadors	Nombre d'enquestes executades amb aquesta finalitat Nombre de registres obtinguts en les enquestes Pressupost destinat a l'elaboració d'enquestes
Tasques	Elaboració del Pla d'enquestes (2011)

6.5 Incorporar la georeferenciació a la base de dades de carreteres

Generalment, la informació de seguretat viària es localitza mitjançant la descripció dels vials o cruïlles. Aquest procés suposa una dificultat i una complexitat afegida quan hi ha errades ortogràfiques, diferents nomenclatures a les vies, canvis a les nomenclatures o diferents criteris per anotar la localització. Tot això suposa un increment en els recursos destinats al tractament de la informació, i fins i tot, a vegades, la pèrdua d'aquesta informació.

Els sistemes d'informació geogràfica (SIG) permeten un tractament de la informació de forma sistemàtica i integral. Per tant, un sistema de localització dels elements de seguretat viària que utilitzi GPS ha de permetre un criteri homogeni i únic en la recollida d'aquesta informació, eliminar les eventuais errades ortogràfiques i una localització consistent i robusta amb el pas del temps. L'element cohesionant de tota la informació ha de ser la **base de dades de carreteres**, que ha de ser navegable i dinàmica (actualització continuada), que puguin compartir els diferents departaments de la Generalitat i altres administracions. En primer terme, caldrà analitzar el catàleg que està elaborant el Departament d'Interior, amb la inclusió d'un carrer, i

estudiar com s'hi poden incorporar els elements viaris, com senyals, nombre de carrils, enllaços, etc. Més enllà dels trams de carretera, el catàleg s'haurà de centrar també en les interseccions de la xarxa viària, sobretot en l'àmbit de carreteres. Aquesta incorporació al SIG s'haurà de fer gradualment per la informació diversa de seguretat viària (accidents de trànsit, sancions de trànsit, controls d'alcoholèmia, cinemòmetres) i la informació referent a la infraestructura i al trànsit (nombre de carrils, punts quilomètrics, enllaços, túnels, biondes, mitjanes, vorals, senyals de límit de velocitat, aforadors, càmeres de circuit tancat usades en la gestió del trànsit, panells de missatgeria variable).

Agents implicats	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals, TES
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Quilòmetres de carretera Percentatge d'accidents amb informació georeferenciada Nombre de municipis amb sistemes de recollida d'accidents via GPS
Tasques	Estudi de viabilitat i pla d'implantació per incorporar la informació georeferenciada als accidents Eliminar errors d'ubicació dels accidents en zona urbana a les ciutats de més de 100.000 habitants Inventariar i incorporar les travesseres al graf Inventariar i incorporar les interseccions al graf

7. Aprofundir en la integració europea

La política de trànsit i seguretat viària està transferida a la Generalitat des de l'any 1998. A més, una gran part de la xarxa viària és titularitat de l'Administració autonòmica i local (Generalitat, diputacions i ajuntaments). Això ha afavorit que Catalunya sigui pionera en l'aplicació de polítiques, impulsora de legislació i també capdavantera en resultats.

Tanmateix, tot això no va acompanyat del reconeixement europeu corresponent ni de l'agilitat desitjable en l'obtenció de beneficis que la UE posa a l'abast dels estats membres.

Catalunya disposa d'unes estratègies en seguretat viària i de particularitats en política de trànsit que

a vegades difereixen de la resta de l'Estat. Per tant, és important establir contactes amb altres regions i institucions pioneres en seguretat viària i difondre les millores i polítiques de Catalunya relacionades amb la seguretat viària.

7.1 Augmentar la participació europea

Des de l'SCT s'ha de procurar estar en connexió permanent amb les entitats europees relacionades amb la seguretat viària (ETSC, ERTICO-ITS, POLIS), participar en els diferents projectes que es duiguin a terme (EasyWay o FP7) i incrementar el nombre de col·laboracions amb països o regions europees de característiques i polítiques similars a les catalanes.

- ETSC (European Transport Safety Council) és una organització independent sense ànim de lucre destinada a la reducció del nombre de víctimes d'accident de trànsit a Europa.
- ERTICO - ITS Europa (Intelligent Transport Systems and Services for Europe) és una entitat publicoprivada que persegueix el desenvolupament i la implementació de sistemes intel·ligents de transport i serveis (ITS).
- POLIS (European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions) és una xarxa de ciutats europees i regions d'Europa que dona suport i promou la innovació en transport, centrant els seus esforços en la millora del transport en l'àmbit local, especialment pel que fa al medi ambient, salut, l'eficiència econòmica i la seguretat.
- EasyWay es un projecte de desplegament dels STI a escala europea sobre els corredors principals de la xarxa de carreteres transeuropea impulsat per les administracions i pels operadors. S'hi estableixen objectius clars i s'hi identifiquen els serveis que s'han de desplegar (informació al viatger, gestió del trànsit i serveis logístics). Es tracta d'una plataforma eficient que permet als actors de mobilitat europea aconseguir una intervenció coordinada i conjunta en aquests àmbits.
- El 7è Programa Marc d'Investigació i Desenvolupament Tecnològic de la Unió Europea (7è PM), que comprèn el període de 2007-2013, té com a objectiu principal la millora de la competitivitat en l'àmbit comunitari, mitjançant finançament, sobretot, d'activitats d'investigació, desenvolupament, demostració i innovació en règim de col·laboració transnacional entre empreses i institucions d'investigació.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	Contínua Millora
Indicadors	Nombre d'institucions i organitzacions europees amb què col·labora l'SCT Nombre de projectes europeus de la Generalitat en seguretat viària
Tasques	Participació en el projecte EasyWay Incorporació a ETSC Incorporació a ERTICO-ITS) Incorporació a POLIS Benchmarking de projectes i possibles socis Mostrar les bones pràctiques de Catalunya en l'àmbit europeu Elaborar una proposta per a un nou estatus en l'àmbit polític i estadístic que s'adeqüi a la situació actual de Catalunya i altres entitats assimilables (Bretanya, Baviera...) Incorporació a les principals bases de dades

8. Desenvolupar un pla de comunicació integral

La comunicació en matèria de seguretat viària s'ha de planificar amb la finalitat de transmetre als ciutadans els missatges de seguretat viària i simultàniament ha de definir la imatge que es vol projectar, identificant i adequant el missatge a cadascuna de les necessitats dels públics.

Caldrà, per tant, conèixer cadascun dels públics objectiu i respondre a les seves necessitats concretes.

Adicionalment, caldrà establir una agenda de temes sobre seguretat viària a tractar, aprofitant les oportunitats mediàtiques disponibles, evitant la saturació i multiplicitat de missatges, assegurant l'efectivitat, tot potenciant els mitjans més adequats per a cada acció de comunicació i grup objectiu.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Millora
Tasques	Redacció del pla de comunicació Pla de publicacions Mapa de públic estratègics

9. Millorar els processos de compilació, gestió i difusió de la informació viària

Caldrà definir la informació viària disponible, els terminis adequats per lliurar-la, determinar quina és fiable i establir els terminis adequats per treballar en els diferents processos de compilació, gestió i difusió de la informació.

Així mateix, cal establir un mapa predictor del trànsit i de les incidències perquè els usuaris es puguin adaptar i decidir les accions que considerin adequades a les seves necessitats.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Millora

10. Elaborar un pla d'R+D

L'elaboració del pla de recerca i desenvolupament ha d'englobar tots els àmbits que l'afecten, des del plantejament dels objectius estratègics fins a les fonts de finançament, passant per la participació en projectes europeus.

El pla d'R+D s'ha de basar en el present Pla de seguretat viària. S'hauran de definir els objectius i les polítiques d'R+D. Amb els diferents processos de recerca s'obtenen uns resultats que s'hauran de tractar, analitzar, valorar i difondre. Per tal d'optimitzar al màxim el treball fet en R+D, tot aquest procés haurà de quedar degudament definit.

10.1 Consorciar-se amb universitats

Es tracta d'establir acords de col·laboració amb les universitats catalanes. L'objectiu d'aquests acords és establir relacions que puguin beneficiar tant els aspectes de gestió com la investigació en matèria de seguretat viària i potenciar futurs projectes tot garantint la transferència científica i tecnològica.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre d'universitats amb acords de col·laboració
Tasques	Elaboració del pla d'R+D

10.2 Elaborar un recull de premsa de seguretat viària, mobilitat i medi ambient relacionat amb el transport

Compilar la premsa científica en matèria de seguretat viària, mobilitat, gestió del trànsit i de medi ambient relacionat amb el transport. Es proposa que aquest recull s'elabori trimestralment i quedi a disposició de les investigacions que s'han de dur a terme.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de publicacions en matèria de seguretat viària, mobilitat o medi ambient relacionat amb el transport compilades

11 Avaluar el Pla de forma contínua

L'èxit dels plans de seguretat viària s'està evidenciant amb la reducció contínua d'accidents, morts i ferits greus a Catalunya. Mantenir aquesta línia de treball positiva requereix instruments externs d'avaluació, que analitzin, per una banda, que tot allò programat en el Pla es va acomplint (eficàcia) i, per l'altra, que avaluin de si l'aplicació correcta es deriven efectes positius en la reducció de l'accidentalitat.

També cal conèixer el nivell d'acompliment del Pla, és a dir, cal fer una diagnosi de totes aquelles accions que consten al Pla i valorar en quina mesura, participació o percentatge s'han acomplert.

D'altra banda, cal analitzar quin és l'efecte que el conjunt de totes les accions programades ha tingut sobre l'accidentalitat a Catalunya, de forma global o específica segons col·lectius.

11.1 Fer una avaluació anual del Pla

Avaluar els efectes de les actuacions del PSV 2011-2013, especialment allà on el Servei Català de Trànsit té la responsabilitat exclusiva.

A partir dels resultats actuals en seguretat viària (accidentalitat i lesivitat) i dels indicadors de referència establerts en aquest Pla (velocitat, consum d'alcohol i alcoholèmies aleatòries i ús dels accessoris de seguretat), caldrà elaborar un informe on s'analitzarà el compliment dels objectius fixats, amb una visió anual, per tal d'avaluar les polítiques de millora dutes a terme, així com l'efectivitat de les mesures implementades.

El Pla s'ha d'entendre com un document dinàmic que cal avaluar i actualitzar de forma contínua.

Tant en el cas que s'estiguin o no assolint les fites, es proposaran les accions per tal d'ajustar el Pla i actualitzar-lo.

Agents implicats	SCT
Programació	2013-2014 Manteniment
Indicadors	Velocitat mitjana a les carreteres catalanes Velocitat mitjana en zona urbana
Tasques	Elaboració de l'Avaluació del Pla 2011-2013 Informe de seguiment de les velocitats a Catalunya Informe sobre l'ús dels accessoris de seguretat Informe sobre el control d'alcoholèmies aleatòries

11.2 Definir el Programa anual d'activitats en funció dels resultats de l'avaluació anual i final

La planificació establerta en el Pla de seguretat viària, l'avaluació contínua i el grau de compliment d'objectius es tindran en compte a l'hora de definir el Programa anual d'activitats per a la seguretat viària a Catalunya que el Govern aprova anualment, el qual s'elaborarà dins del primer trimestre de cada anualitat amb les activitats previstes per a tots els departaments i entitats implicats.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Manteniment
Tasques	Definir el programa

11.3 Definir els objectius i continguts generals del PSV 2014-2016

Per tancar el període del PSV 2011-2013 i iniciar el Pla següent es defineixen els objectius i continguts del PSV 2014-16, d'acord amb l'evolució de l'accidentalitat a Catalunya i els resultats de l'avaluació anual i final del PSV 2011-13.

Agents implicats	Departament d'Interior, SCT
Programació	Contínua Manteniment
Tasques	Elaboració objectius Pla 2014-2016

C. ÀMBIT DE REDUCCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT

Per reduir el nombre de víctimes d'accident de trànsit és essencial disminuir el risc de patir un accident. Cal, per tant, definir les estratègies sobre els comportaments, el mitjà de transport o el disseny de la via que garanteixin la reducció de l'exposició a l'accidentalitat. Per exemple, lluitar contra els comportaments que són de risc viari clar com l'excés de velocitat o la conducció sota els efectes de l'alcohol o altres drogues, promocionar el canvi modal cap a mitjans de transports més segurs i eficients, o millorar el servei i la seguretat de les infraestructures.

Així mateix, també es considera que els sistemes cooperatius (vehicle amb vehicle, vehicle amb infraestructura...) són una gran oportunitat per a la millora de la seguretat viària.

Una vegada es produeix l'accident, cal dissenyar estratègies que permetin reduir-ne la gravetat i les

conseqüències. Mantenir el control dels elements de seguretat passiva, millorar l'assistència i el tractament de les víctimes, i estendre la millora del tractament i el reconeixement als afectats en l'entorn social immediat de les víctimes, ajudaran a reduir la gravetat i les conseqüències dels accidents de trànsit.

Objectiu

Planificar estratègies sobre els comportaments, el model de transport i el disseny de la via per tal de disminuir el risc de patir un accident de trànsit i per reduir la gravetat i les conseqüències dels accidents.

Paraules clau

Indisciplina viària, controls preventius, velocitat excessiva, alcohol o drogues, qualitat, servei i seguretat de les infraestructures, velocitats segures, canvi modal, elements de seguretat passiva.

12. Combatre la indisciplina viària

12.1 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir el consum d'alcohol

12.2 Potenciar les inspeccions tècniques de vehicles, en especial les de vehicles industrials a les carreteres

12.3 Combatre les infraccions contra la seguretat viària

13. Millorar el servei i la seguretat de les infraestructures

13.1 Millorar de forma contínua els nivells de qualitat, servei i seguretat viària de les infraestructures

13.2 Millorar la compatibilitat dels usuaris vulnerables en l'ús de les infraestructures viàries

13.3 Publicar el Decret sobre la gestió de la seguretat viària a les infraestructures

14. Assegurar velocitats segures

14.1 Avaluar l'estat actual del control de velocitat i establir el pla de cobertura

14.2 Incorporar el control de la velocitat mitjana per trams

14.3 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir la velocitat excessiva

15. Fer campanyes de conscienciació de la seguretat viària

16. Mantenir el control dels elements de seguretat passiva

16.1 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva

17. Crear un sistema d'anàlisi georeferenciat del temps d'accés a les persones accidentades

18. Crear l'oficina de la víctima

12. Combatre la indisciplina viària

Cal reforçar els controls preventius d'alcoholèmia i altres drogues amb la coordinació dels diferents cossos policials, així com divulgar i sensibilitzar els usuaris i usuàries davant l'alt risc del consum d'alcohol o altres drogues en la conducció.

Cal continuar amb la política preventiva de controls d'alcoholèmia, augmentant anualment el nombre de controls fets, que es situa actualment prop de les 500.000 proves/any.

Es tracta d'una tasca contínua, que porten a terme els Mossos d'Esquadra i les policies locals, que cal mantenir per conscienciar els conductors de la perillositat que comporta conduir sota l'efecte de l'alcohol o altres drogues.

12.1 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir el consum d'alcohol

Es tracta d'establir onades denunciadores intenses i simultànies a tot el territori durant un període de temps determinat diverses vegades l'any per reduir el consum d'alcohol, tal com s'està duent a terme en els darrers anys.

Agents implicats	Departament de la Presidència (Secretaria de Comunicació), Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural, Mossos d'Esquadra, policies locals i SCT
Programació	Contínua Millora
Indicadors	Nombre de controls d'alcoholèmia i drogues Increment de proves fetes respecte de l'any anterior

12.2 Potenciar les inspeccions tècniques de vehicles, en especial les de vehicles industrials a les carreteres

Es tracta de potenciar el compliment de la normativa vigent sobre les ITV.

Amb la finalitat de donar compliment a la directiva europea 2000/30/CE, la Policia de la Generalitat – Mossos d'Esquadra fa controls mòbils a peu de carretera de l'ITV autoritzada a vehicles industrials amb el suport de tècnics especialitzats, de la manera següent: inspecció visual de l'estat de manteniment del vehicle, control de la documentació, inspecció per detectar deficiències de manteniment i inspecció acurada del dispositiu de frenada i de les emissions del tub d'escapament.

Agents implicats	Departament d'Empresa i Ocupació, Mossos d'Esquadra, policies locals i SCT
Programació	Contínua Millora

12.3 Combatre les infraccions contra la seguretat viària

A més a més del control de la presència de l'alcohol i altres drogues en la conducció, centrar l'acció de control de les infraccions a la normativa de trànsit en aquells articles que penalitzen les conductes que més comprometen la seguretat viària.

Agents implicats	Mossos d'Esquadra, policies locals i SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Tipus de sancions imposades

13. Millorar el servei i la seguretat de les infraestructures

Gestió de la seguretat viària a les infraestructures, d'acord amb el que preveu la Directiva europea de gestió de la seguretat en infraestructures viàries, on s'inclouen, entre d'altres, els procediments d'auditoria i d'inspeccions de seguretat viària.

13.1 Millorar de forma contínua els nivells de qualitat, servei i seguretat viària de les infraestructures

Es preveu portar a terme un seguit de programes i actuacions encarades a millorar els nivells de qualitat, servei i seguretat de les infraestructures viàries: programa d'actuacions preventives, programa de conservació i ajut a la vialitat, programa de condicionaments, programa de variants, programa de desdoblaments i nous eixos viaris, programa d'actuacions en els trams de la xarxa amb més risc d'accidentalitat, auditories de seguretat viària, inspeccions de seguretat viària, seguiment i anàlisi de l'accidentalitat a la xarxa viària pel que fa a infraestructura, elaboració i difusió de manuals, i definició de directrius i recomanacions sobre seguretat viària a les infraestructures.

Agents implicats	TES
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre d'actuacions fetes per a la millora contínua dels nivells de qualitat, servei i seguretat viària de les infraestructures
Tasques	Programa d'actuacions preventives Programa de conservació i ajut a la vialitat Programa de condicionaments Programa de variants Programa de desdoblaments i nous eixos viaris Programa d'actuacions en els trams de la xarxa amb més risc d'accidentalitat Auditories de seguretat viària Inspeccions de seguretat viària Seguiment i anàlisi de l'accidentalitat a la xarxa viària pel que fa a infraestructura Elaboració i difusió de manuals, definició de directrius i recomanacions sobre seguretat viària a les infraestructures

13.2 Millorar la compatibilitat dels usuaris vulnerables en l'ús de les infraestructures viàries

Per millorar la interrelació entre els diferents usuaris de les infraestructures viàries, es preveuen actuacions com: la segregació d'usos a la xarxa amb alt nivell de trànsit de pas o de vehicles pesants, la creació d'infraestructures específiques dels itineraris principals d'usuaris vulnerables, l'afavoriment de la intermodalitat prioritzant l'ús dels modes de transport més segurs en cada tipus de viatge, l'ordenació i compatibilització de la funció local amb la funció de pas a les travesseres i als trams urbans de la xarxa de carreteres, i la millora de la xarxa interurbana amb secció transversal compartida entre els diferents usuaris de la via.

Agents implicats	TES
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Km de la xarxa viària intervinguts per a la millora de la comptabilitat entre usuaris.
Tasques	Segregació d'usos a la xarxa amb alt nivell de trànsit de pas o de vehicles pesants Creació d'infraestructures específiques dels itineraris principals d'usuaris vulnerables Afavoriment de la intermodalitat prioritzant l'ús dels modes de transport més segurs en cada tipus de viatge Ordenació i compatibilització de la funció local amb la funció de pas a les travesseres i als trams urbans de la xarxa de carreteres Millora de la xarxa interurbana amb secció transversal compartida entre els diferents usuaris de la via

13.3 Publicar el Decret sobre la gestió de la seguretat viària a les infraestructures

Elaboració del Decret de transposició de la Directiva 2008/96/CE del Parlament Europeu i del Consell de 19 de novembre de 2008 sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

Agents implicats	TES, SCT, Departament d'Interior
Programació	2011-2012 Novetat
Tasques	Elaboració del Decret

14. Assegurar velocitats segures

La velocitat continua sent la variable respecte de la qual l'accidentalitat mostra més sensibilitat. D'una banda, afecta el nombre total d'accidents, ja que se'n produeixen més, i, d'altra banda, afecta la producció de víctimes tant en nombre com en gravetat de les lesions.

La moderació de la velocitat adoptada pels conductors és, doncs, fonamental en l'establiment d'un sistema més segur per carretera.

14.1 Avaluar l'estat actual del control de velocitat i establir el pla de cobertura

Actualment la gestió dels radars ubicats al llarg de la xarxa viària catalana presenta algunes mancances. Cal planificar detingudament aquesta gestió, estudiant la rotació dels diferents cinemòmetres a les cabines de mesurament existents, així com incrementar el nombre de cinemòmetres mòbils. Per tant, caldrà avaluar exhaustivament l'eficàcia i l'eficiència del sistema actual.

S'ha d'establir un pla que defineixi a quines carreteres o trams concrets de via es vol controlar la velocitat, sobre quina tipologia de carreteres es vol actuar, quants quilòmetres de carretera s'haurien de controlar de forma periòdica i mitjançant quins mètodes resulta més eficaç fer els controls. Aquest pla de cobertura és solidari amb el pla de cobertura de dades de mobilitat, ja que es buscaran sinergies entre tots dos.

Agents implicats	Departament d'Interior, SCT
Programació	Contínua Millora
Indicadors	Nombre de trams sota control Nombre de rotacions dels cinemòmetres existents Nombre de cinemòmetres mòbils
Tasques	Elaboració del pla

14.2 Incorporar el control de la velocitat mitjana per trams

En països líders en matèria de seguretat viària, com Holanda i Anglaterra, ja és una pràctica habitual el control de la velocitat mitjana per trams.

Aprofitant que la nova Llei de seguretat viària preveu aquesta mesura, sembla indicat començar a engegar el control de velocitat per trams, com ja s'ha fet al túnel de Vielha, i anar substituint progressivament els controls puntuals, restringint-los a ubicacions en què es justifiqui.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de quilòmetres amb control automàtic de velocitat Nombre de sancions imposades amb aquest procediment

14.3 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir la velocitat excessiva

Es tracta d'establir onades denunciadores intenses i simultànies a tot el territori durant un període de temps determinat diverses vegades l'any per reduir la velocitat excessiva, tal com s'està duent a terme en els darrers anys.

Agents implicats	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals
Programació	Contínua Millora

15. Fer campanyes de conscienciació de la seguretat viària

El Servei Català de Trànsit farà campanyes i accions divulgatives que fomentin la conscienciació de la ciutadania respecte a la seguretat viària i que recollirà el pla de comunicació detallat anteriorment.

Aquestes campanyes i accions divulgatives estaran relacionades amb els problemes principals de la seguretat viària, posant especial èmfasi al llarg del període 2011-2013 en les causes i situacions que generen més risc: la velocitat, l'alcohol i el no ús de les mesures de seguretat passiva. Així mateix, el Servei Català de Trànsit farà campanyes posttest de les accions mediàtiques principals per analitzar-ne l'efectivitat.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Millora

16. Mantenir el control dels elements de seguretat passiva

El cinturó de seguretat i el casc redueixen en un 50% la gravetat de les lesions. Contràriament al que es pensa, el cinturó és més eficaç en xocs a baixes velocitats, que són els que es produeixen en zones urbanes. L'any 2009 a Catalunya un 4,2% de les víctimes d'accident en vehicles lleugers no portaven cordat el cinturó de seguretat en el moment de l'accident, un 3,3% de les víctimes d'accidents en carretera i un 5,8% de les víctimes d'accident en zona urbana.

Els sistemes de retenció per a infants funcionen pràcticament de la mateixa manera que els cinturons de seguretat. La massa del cap d'un nen petit correspon al 25% del seu pes, mentre que en un adult és del 6%. Això significa que les forces relatives al cap i al coll per a una mateixa situació seran més grans per a un nen que per a un adult. Per això, es farà especial incidència en els usuaris dels seients del darrere dels vehicles pel que fa a l'ús dels sistemes de seguretat passiva.

16.1 Introduir la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva

Es tracta d'establir onades denunciadores intenses i simultànies a tot el territori durant un període de temps determinat diverses vegades l'any per augmentar l'ús dels sistemes de seguretat passiva, tal com s'està duent a terme en els darrers anys.

La implantació de mètodes automàtics per detectar infractors de velocitat permet reorganitzar els controls manuals per afrontar la infracció més greu: circular sense els accessoris de seguretat passiva.

Agents implicats	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre de víctimes sense accessoris de seguretat respecte del total de víctimes Ús dels sistemes de retenció infantil Nombre de sancions per no dur accessoris de seguretat

17. Crear un sistema d'anàlisi georeferenciat del temps d'accés a les persones accidentades

L'assistència a les víctimes greus immediatament després de l'accident pot ser essencial per reduir la gravetat de les lesions o, fins i tot, salvar la vida.

Les conseqüències fisiològiques de les víctimes s'han de minimitzar mitjançant sistemes de notificació d'accidents més àgils i serveis mèdics i de rehabilitació més efectius. Una gestió correcta dels accidents després de l'impacte és un determinant crucial de l'oportunitat i la qualitat de supervivència dels ferits. S'ha de reduir el nombre de morts i els efectes greus dels accidents durant els minuts posteriors a l'accident.

A partir d'una base de dades que reculli les dades geogràfiques de l'accident i dels centres assistencials, que inclogui la informació dels Mossos, dels Bombers i del SEM, es podrà determinar quines zones de la xarxa viària presenten un temps de resposta insuficient (per la seva llunyania o per les condicions de trànsit) i, en conseqüència, definir mesures per millorar el temps de reacció.

Agents implicats	Departament de Salut, Departament d'Interior
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Mitjana de temps d'assistència a les víctimes d'accident de trànsit Nombre de carreteres concurrents amb temps d'assistència molt per sobre de la mitjana
Tasques	Realització i implementació de la base de dades

18. Crear l'oficina de la víctima

La feina per prevenir els accidents de trànsit i per millorar la qualitat de vida dels afectats i dels familiars que ha portat a terme la societat civil activa és fonamental per aconseguir el compromís de la societat.

Des de les administracions s'ha de reforçar el reconeixement social de les víctimes, atendre i donar respostes a aquest col·lectiu, a la vegada que ajudar a difondre la seva tasca.

Per acomplir aquest propòsit és molt important disposar d'un centre de referència, una oficina amb informació objectiva que orienti, ajudi i expliqui els drets de les víctimes, a la qual les persones es puguin adreçar de manera fàcil i clara.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de consultes de víctimes i d'afectats Nombre d'associats
Tasques	Creació de l'oficina de la víctima

19. Millorar el servei i la seguretat de la gestió del trànsit

Cal millorar de forma contínua els nivells de qualitat, servei i seguretat viària de la gestió del trànsit. Caldrà anar incorporant l'ús d'equipaments de nova aparició i desenvolupament tecnològic per a una gestió més eficaç i segura del trànsit. Cal garantir la retirada immediata de vehicles que obstaculitzin el trànsit, especialment els pesants.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat

D. ÀMBIT D'EDUCACIÓ I FORMACIÓ

Per poder assolir un canvi cultural cal que es treballi la seguretat viària des de l'àmbit de l'educació i la formació. És important que la societat sencera sigui sensible respecte a la necessitat d'una mobilitat segura i respecte a la problemàtica de la sinistralitat viària.

Per això cal analitzar i avaluar l'educació i formació viària actuals, així com proposar línies d'actuació concretes: educar infants i joves, reciclar tant els conductors com els formadors, educar en l'àmbit de l'entorn laboral i promoure l'educació per a la mobilitat segura (EMS) en col·lectius amb necessitats específiques.

Objectiu

Dissenyar una estratègia d'educació i formació que, des del lideratge i la implicació de les institucions públiques, involucri tota la població en la millora de la seguretat viària com a prioritat.

Paraules clau

Educació, canvi cultural, formació, EMS.

- 20. Desplegar l'educació per a la mobilitat segura als centres educatius
 - 20.1 Crear una xarxa d'EMS
 - 20.2 Portar a terme accions de sensibilització per als professionals que fan EMS
 - 20.3 Desenvolupar l'oferta de recursos i de propostes
- 21. Introduir l'educació per a la mobilitat segura en el lleure educatiu
 - 21.1 Establir acords amb les associacions majoritàries de lleure
 - 21.2 Introduir l'EMS en la formació dels monitors de lleure educatiu
 - 21.3 Potenciar les intervencions d'EMS
- 22. Potenciar la seguretat viària en la formació dels conductors/ores
 - 22.1 Formar formadors
 - 22.2 Reconèixer la formació viària amb un segell de qualitat
 - 22.3 Avaluar el sistema de reconeixement mèdic de conductors
 - 22.4 Reeducar persones que han comès infraccions de trànsit
- 23. Desenvolupar l'educació per a la prevenció dels accidents de trànsit a l'entorn laboral
 - 23.1 Promoure la incorporació de l'avaluació de riscos laborals dels conductors/ores en els plans de prevenció de les empreses
 - 23.2 Impartir formació en seguretat viària a l'entorn laboral
 - 23.3 Sensibilitzar l'entorn laboral en prevenció de riscos de trànsit
- 24. Promoure l'educació per a la mobilitat segura en col·lectius amb necessitats específiques

20. Desplegar l'educació per a la mobilitat segura als centres educatius

Durant la vigència del PSV 2011-2013 s'ha d'avançar en la introducció de l'educació per a la mobilitat segura (EMS) a l'escola, a primària, a secundària i al batxillerat, la qual cosa ha de suposar un increment en el nombre d'hores d'EMS que s'imparteix i avançar en les característiques de prevenció. Es potencien les intervencions d'EMS que segueixen les línies acordades entre el Departament d'Ensenyament i l'SCT a partir del Pla pilot d'educació per a la mobilitat segura.

20.1 Crear una xarxa d'EMS

Cal crear una xarxa d'EMS que permeti que els centres docents que en formin part introdueixin l'EMS al projecte educatiu de centre i la despleguin de forma transversal, amb projectes o en matèries concretes. Amb aquesta finalitat s'oferirà formació al centre, assessorament, materials, etc. Això ha d'afavorir que cada centre integri d'una forma més sistemàtica l'oferta, sigui pública o privada, de professionals i recursos materials dissenyats per a la prevenció d'accidents.

Agents implicats	Departament d'Ensenyament i SCT
Programació	2013 Novetat
Indicadors	Nombre de centres adherits a la xarxa d'EMS

20.2 Portar a terme accions de sensibilització per als professionals que fan EMS

Es portaran a terme accions de sensibilització dels agents formadors i de formació de formadors adreçades als professionals que fan EMS a les escoles i als instituts (professorat, monitors d'EMS de les policies locals i dels Mossos d'Esquadra, tècnics de les àrees relacionades amb l'EMS, etc.).

Agents implicats	Departament d'Ensenyament i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de cursos impartits Nombre d'intervencions de sensibilització

20.3 Desenvolupar l'oferta de recursos i de propostes

Es mantindran les propostes de materials i d'activitats per als centres escolars, que evolucionaran per disposar d'una oferta disponible en línia. Així mateix, es donarà difusió d'aquesta oferta a través del web.

Agents implicats	Departament d'Ensenyament i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Estudiants que han participat a les propostes Estudiants que han utilitzat el material

21. Introduir l'educació per a la mobilitat segura en el lleure educatiu

L'àmbit del lleure és un camp d'intervenció prioritària per tal de promoure els valors de la mobilitat segura, ja que l'educació en valors de la societat i, especialment, dels joves, no pot limitar-se a l'educació escolar, sinó que ha de preveure una acció clara i decidida per part de l'entorn. L'àmbit de l'educació en el lleure és un dels pilars fonamentals en l'objectiu d'educar els infants i els joves en els continguts de la mobilitat segura.

21.1 Establir acords amb les associacions majoritàries de lleure

Per promoure els valors de l'EMS (consciència d'un mateix, autoprotecció i prevenció) i millorar la seguretat viària, s'establiran acords amb les associacions de lleure organitzat, de manera que es pugui avançar de forma conjunta en la consecució d'objectius de seguretat i d'EMS.

Agents implicats	Departament de Benestar i Família (Direcció General de Joventut) i SCT
Programació	2012 Novetat
Indicadors	Nombre d'entitats amb què s'ha signat un acord

21.2 Introduir l'EMS en la formació dels monitors de lleure educatiu

Es potenciarà l'EMS en la formació dels monitors de lleure educatiu, potenciant la mobilitat segura especialment a través d'activitats d'educació continuada.

Agents implicats	Departament de Benestar i Família (Direcció General de Joventut) i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de cursos que inclouen EMS

21.3 Potenciar les intervencions d'EMS

Es farà una campanya de sensibilització perquè els organitzadors d'activitats de lleure facin intervencions d'EMS, oferint-los materials i propostes educatives per a casals d'estiu, colònies, albergs, etc. També s'estudiarà les fórmules per reconèixer amb una menció les entitats que han treballat per a la mobilitat segura dels seus integrants.

Agents implicats	Departament de Benestar i Família (Direcció General de Joventut) i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de nens/nenes que han participat en les activitats

22. Potenciar la seguretat viària en la formació dels conductors/ores

Es primarà una línia de treball per a la formació viària de qualitat basada en l'educació en seguretat viària dels conductors. Les intervencions que es portin a terme s'orientaran en aquesta línia.

22.1 Formar formadors/ores

Es desenvoluparan nous cursos per a l'obtenció del certificat d'aptitud de professor/a de formació viària, en la línia de treball dels factors de risc i les mesures preventives. També es farà convocatòria per a l'obtenció del certificat de director/a d'escoles particulars de conductors.

A aquests processos formatius s'afegeixen els cursos de formació de formadors/ores i de psicòlegs/òlogues formadors/ores dels cursos de sensibilització i reeducació viària. S'obre una línia d'innovació consistent a oferir formació continuada per a formadors viaris, per tal de complementar la formació de base. Els cursos tindran com a finalitat millorar les competències en educació per a la seguretat viària.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre de cursos impartits

22.2 Reconèixer la formació viària amb un segell de qualitat

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

Agents implicats	SCT i autoescoles
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre d'autoescoles amb l'acreditació

22.3 Avaluar el sistema de reconeixement mèdic de conductors/ores

S'analitzarà el procés de reconeixement de conductors/ores per introduir-hi millores, sigui per proposar-les a l'Administració de l'Estat o per desenvolupar-les d'acord amb les competències de la Generalitat.

Agents implicats	SCT i Departament de Salut
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de millores introduïdes en els reconeixements

22.4 Reeducar persones que han comès infraccions de trànsit

Fomentar els programes de reeducació adreçats als conductors que han comès infraccions administratives greus o molt greus o alguna infracció penal. Aquests col·lectius estan seguint programes de formació o sensibilització (cursos de sensibilització i reeducació viària, cursos en el marc de les mesures penals alternatives o formació en centres penitenciaris). També es faran mesures més específiques com donar continuïtat al projecte pilot ja iniciat amb penats per delictes de trànsit que pateixin problemes d'alcoholisme.

Agents implicats	SCT, Departament de Justícia i Departament de Salut
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre de cursos impartits Nombre de conductors formats Nombre d'intervencions amb penats que pateixen alcoholisme

23. Desenvolupar l'educació per a la prevenció dels accidents de trànsit a l'entorn laboral

Aproximadament, la meitat dels accidents de trànsit que hi ha a Catalunya es produeixen a l'entorn laboral, sigui en accidents d'anada i tornada a la feina o durant la jornada laboral, en desplaçaments motivats pel mateix treball. Per prevenir aquests accidents es preveu fer accions de blocs diferents.

23.1 Promoure la incorporació de l'avaluació de riscos laborals dels conductors/ores en els plans de prevenció de les empreses

Per tractar-se d'un risc laboral, els accidents de trànsit s'han d'incorporar a l'avaluació de riscos dels conductors/ores i s'han d'incloure en els plans de prevenció.

Agents implicats	Dept. d'Empresa i Ocupació, Dept. de Salut i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre d'accions de promoció desenvolupades per l'SCT i pel Departament d'Empresa i Ocupació

23.2 Impartir formació en seguretat viària a l'entorn laboral

Una línia de treball serà la preparació i el desenvolupament de cursos de seguretat viària en línia, els quals s'afegiran a la formació presencial que es porta a terme. A través de la formació s'incidirà a potenciar la seguretat de la mobilitat *in itinere* i en missió, sigui per als conductors/ores professionals o per a la resta de conductors/ores. També s'aprofundirà en la formació de tècnics/iques en prevenció de riscos laborals amb mòduls formatius i cursos específics adreçats a professionals relacionats amb la matèria.

Agents implicats	TES (Transports i Mobilitat), Dept. de Salut, Dept. d'Empresa i Ocupació i SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Nombre d'intervencions

23.3 Sensibilitzar l'entorn laboral en prevenció de riscos de trànsit

Amb la finalitat de sensibilitzar els treballadors/ores, les empreses i la societat en general que els accidents de trànsit formen part dels riscos laborals, s'editarà material i propostes i es promouran per tal de facilitar-hi l'accés als possibles destinataris.

Agents implicats	Dept. d' Empresa i Ocupació, Dept. de Salut i SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre de recursos disponibles Nombre d'accions de difusió

24. Promoure l'educació per a la mobilitat segura en col·lectius amb necessitats específiques

L'organització d'activitats d'educació per a la mobilitat segura no pot obviar les necessitats de tots els tipus d'usuaris. Per aquest motiu, caldrà obrir noves línies de treball encaminades a millorar la seguretat viària dels usuaris segons les seves característiques. Per tant, s'obre un procés de detecció de les problemàtiques i de desplegament d'intervencions adreçades a vianants, ciclistes, conductors/ores de vehicles de dues rodes i conductors/ores de turismes en funció de les seves necessitats.

Aquestes necessitats tindran en compte les característiques dels usuaris per tal d'obtenir la màxima eficàcia en les intervencions educatives que portin a terme. Així mateix, s'obrirà l'EMS per afavorir la participació de tots aquells col·lectius socials que manifestin la seva voluntat de col·laborar en la seguretat viària, sempre que suposin un avenç en la millora de la seguretat viària.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat

E. ÀMBIT DE RECERCA + DESENVOLUPAMENT

Cal potenciar la recerca i la investigació en matèria de trànsit i seguretat viària com a base fonamental per avançar en els diversos camps d'actuació a favor de la seguretat viària. Posteriorment, cal estudiar els efectes de les mesures en els diversos camps d'actuació.

Objectiu

Planificar estratègies per a la recerca i el desenvolupament en matèria de seguretat viària.

Paraules clau

Recerca, investigació, prognosi, anàlisi, desenvolupament, modelització, estat de l'art, *benchmarking*.

25. De l'àmbit metodològic

- 25.1 Avaluar el cost/eficàcia dels plans locals de seguretat viària elaborats
- 25.2 Millorar el procés d'introducció de dades al Sistema Integral de Dades d'Accidents de Trànsit (SIDAT)
- 25.3 Optimitzar el procés sancionador i la prognosi del nombre de sancions
- 25.4 Fer un estudi sobre l'eficàcia de la sanció
- 25.5 Fer un estudi dels costos socials i econòmics de l'accidentalitat en missió

26. De l'àmbit de reducció de l'accidentalitat

- 26.1 Incorporar les dades de mobilitat a l'Anuari d'accidents de trànsit
- 26.2 Incorporar els models del *Highways Safety Manual*
- 26.3 Incorporar bases de dades socioeconòmiques per modelitzar l'accidentalitat
- 26.4 Crear un sistema de detecció de concentració d'accidents
- 26.5 Fer l'avaluació i el balanç de la gestió de la velocitat variable
- 26.6 Estudiar i inventariar les zones periurbanes i els accessos a les ciutats
- 26.7 Fer un estudi d'atropellaments
- 26.8 Fer l'anàlisi comparativa del temps de viatge segons el mitjà de transport
- 26.9 Fer un estudi de l'efecte dels hàbits adquirits en relació amb els controls
- 26.10 Fer la diagnosi total dels accessoris de seguretat passiva
- 26.11 Precisar i calibrar la lesivitat de les víctimes
- 26.12 Continuar millorant l'encreuament amb les dades forenses amb vista a refinar l'obtenció de la xifra de morts a 30 dies
- 26.13 Fer una comparativa de la lesivitat dels ocupants dels vehicles accidentats en funció del nombre d'estrelles EuroNCAP del vehicle
- 26.14 Fer un estudi específic d'interseccions
- 26.15 Fer estudis i recerca en l'àmbit de la seguretat viària en infraestructures
- 26.16 Analitzar la reincidència de les persones infractores

27. De l'àmbit d'educació i formació

- 27.1 Avaluar els cursos de sensibilització i reeducació viària

28. De l'estat de l'art i el *benchmarking* internacional

- 28.1 Dels sistemes de gestió de la seguretat viària en l'àmbit internacional
- 28.2 Del temps d'assistència a les víctimes d'accident de trànsit
- 28.3. Dels sistemes cooperatius, I2I, V2I, V2V
- 28.4. Del pagament per ús de la infraestructura per obtenir efectes en seguretat viària

25. De l'àmbit metodològic

25.1 Avaluar el cost/eficàcia dels plans locals de seguretat viària elaborats

Ja fa 5 anys de la primera tongada de plans locals de seguretat viària i, per tant, per al conjunt de municipis on s'han pogut implementar mesures correctores ja s'està en disposició de fer una avaluació sobre els efectes en seguretat viària que s'han obtingut. Els primers indicis indiquen que els efectes són positius –reducció de l'accidentalitat i de la gravetat de les víctimes–, però cal avaluar-ho quantitativament, comparant els municipis que han elaborat i executat el PLSV amb aquells que no ho han fet.

L'estudi ha de servir, també, per aportar una visió del cost/eficàcia dels PLSV, en el seu conjunt i per agrupacions de municipis.

Agents implicats	SCT, ajuntaments
Programació	Contínua Novetat

25.2 Millorar el procés d'introducció de dades al Sistema Integral de Dades d'Accidents de Trànsit (SIDAT)

L'objectiu d'avaluar el SIDAT és simplificar i reduir els camps existents per tal que la introducció dels accidents sigui més eficient, tot apostant per la informació més important i imprescindible, però sense perdre coherència històrica amb la informació ja introduïda.

Paral·lelament, es vol millorar la qualitat i profunditat de l'explotació estadística que es pot obtenir a través del SIDAT. D'altra banda, cal incorporar el croquis descriptiu de l'accident a la butlleta i les eventuales fotografies enregistrades. El croquis conté tota la informació rellevant de l'accident necessària per augmentar la qualitat i precisió de les eventuales anàlisis causals. Així mateix, s'incorporarà la informació georeferenciada de l'accident.

Agents implicats	SCT
Programació	2011 Millora

25.3 Optimitzar el procés sancionador i la prognosi del nombre de sancions

Per sancionar el màxim d'infraccions detectades en el mínim temps possible, i amb el mínim cost possible, cal dotar-se dels recursos humans necessaris i adequats, de manera que l'estructura s'adapti a les variacions de la demanda, tant si són a l'alça com a la baixa. En aquest sentit, la modificació de la llei de seguretat viària ha donat un pas endavant en l'assoliment d'aquest objectiu. En primer lloc, introduint la DEV (Direcció electrònica vial) i el TESTRA (Tablón edictal de sanciones de tráfico) i, en segon lloc, obrint la possibilitat a accedir a les adreces de l'AEAT.

D'altra banda, l'increment de sancions previst per aplicar la nova llei de seguretat viària no ha de suposar un increment proporcional de la plantilla, sinó que s'ha de fer potenciant la tecnificació. Alguns dels punts forts que s'han de fomentar són la utilització dels tràmits electrònics i la signatura electrònica. Per anticipar-se a possibles saturacions o disfuncions del sistema o dimensionar escenaris concrets, caldria fer una prognosi del nombre de sancions a gestionar segons situacions determinades.

També cal analitzar aquells possibles colls d'ampolla de caire legal/administratiu que siguin susceptibles de modificació, amb l'objectiu de fluidificar la gestió, però, òbviament, sense comprometre els drets de les persones infractores. A més, caldrà també reprendre el *benchmarking* del model de gestió legal/policial/administratiu/judicial i de la definició de *cadena de la sanció*, així com de les adaptacions que s'han fet en cadascun dels àmbits involucrats per tal d'optimitzar la cadena sencera.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Nombre d'expedients iniciats anualment / Nombre de recursos humans de gestió Temps de tramitació d'un expedient (variació) Estocs de butlletes, al·legacions i recursos pendents Percentatge d'arxius i prescripcions Temps mitjà d'expedient sense recurs ni al·legació Percentatge de pagaments Percentatge de notificacions mitjançant DEV/total notificacions Percentatge de tràmits OVT/total tràmits Nombre de consultes al web sobre procediment sancionador Percentatge d'ús d'IDECON/identificacions d'empreses Percentatge d'inicis de procediments executius
Tasques	Prognosi de nombre de sancions

25.4 Fer un estudi sobre l'eficàcia de la sanció

Cal analitzar el cost/benefici del procediment sancionador per tal de detectar-hi punts febles susceptibles de millora. Aquest cost/benefici ha d'incloure de forma quantificada els costos/beneficis socials derivats de la gestió, entenent per costos/beneficis socials aquells associats a la variació de la seguretat viària i, d'aquesta manera, ha de determinar quins tipus d'expedients, procediments i mètodes són més eficients (i, per tant, s'han de maximitzar) i quins no ho són tant (i, per tant, s'han de minimitzar o suprimir).

L'èxit en la notificació de la denúncia i/o sanció és fonamental per aconseguir la resta d'objectius. La notificació lliurada incrementa el pagament en el període voluntari i redueix el termini de resolució de l'expedient. En especial, cal centrar-se en les mesures adreçades a agilitar i escurçar el procediment sancionador, millorant el procés d'identificació del conductor/a i la notificació de les resolucions, amb accés a les bases de dades dels domicilis dels infractors/ores que consten als diferents registres administratius.

Un dels principals objectius que es busca millorant l'eficàcia és fer desaparèixer **el sentiment d'impunitat**,

és a dir, aconseguir que cap infractor/a quedi sense sanció.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat
Indicadors	Percentatge de notificacions lliurades en el primer intent Percentatge d'inicis de procediments executius
Tasques	Fer anàlisi cost/benefici

25.5 Fer un estudi dels costos socials i econòmics de l'accidentalitat en missió

S'ha d'aprofundir en l'obtenció, el processament i l'anàlisi de la informació dels accidents de trànsit en l'entorn laboral i estudiar els riscos laborals viaris de diferents col·lectius professionals. Per tenir quantificada aquesta problemàtica particular s'hauria de poder identificar els accidents en missió a la base de dades. També caldrà analitzar els plans de prevenció de les empreses per obtenir línies d'intervenció en seguretat viària que serveixin d'orientació en el futur.

Agents implicats	Departament d'Empresa i Ocupació i SCT
Programació	2013 Novetat
Indicadors	Nombre de víctimes d'accident de trànsit en missió

26. De l'àmbit de reducció de l'accidentalitat

26.1 Incorporar les dades de mobilitat a l'Anuari d'accidents

L'any 1998 el Servei Català de Trànsit publica el seu primer Anuari estadístic d'accidents a Catalunya. En aquests poc més de 10 anys, l'Anuari ha anat evolucionant en termes de format i ha incorporat nova informació provinent de canvis en la recollida de dades (sistema SIDAT, per exemple), però sempre mantenint la mateixa estructura conceptual.

Ara que la informació relativa a la mobilitat cada cop és més àmplia, exhaustiva i fiable, cal donar un pas endavant i incorporar l'exposició al risc (el nombre de quilòmetres conduïts) com a factor explicatiu de l'accidentalitat. A l'Anuari 2010, s'hi incorporaran els nous conceptes.

Agents implicats	SCT
Programació	2011 Millora
Indicadors	Redisseny de l'Anuari d'accidents adaptant-lo a la mobilitat

26.2 Incorporar els models del *Highways Safety Manual*

El *Highways Safety Manual* (HSM) és un document de seguretat viària de referència internacional que proporciona informació i eines per al procés de presa de decisions durant les diferents fases dels projectes de construcció de carreteres. L'HSM ofereix eines que permeten quantificar el nivell de seguretat d'una carretera existent o determinar quina alternativa ofereix més seguretat als usuaris futurs; proveeix de metodologies per a fer càlculs i estimacions de seguretat, per exemple, i proporciona un mètode per quantificar els canvis en la freqüència d'accidents en funció de les característiques de la secció.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	Contínua Novetat

26.3 Incorporar bases de dades socioeconòmiques per modelitzar l'accidentalitat

La mobilitat es comporta i evoluciona a un ritme semblant, amb un cert decalatge de retard, a com ho fan els factors socioeconòmics de la nostra societat. Si es determinen quins són els factors o indicadors més influents i relacionats amb el transport, el trànsit i la mobilitat en general, es podria pronosticar la mobilitat a través d'un model i, posteriorment, modelitzar l'accidentalitat.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	2012-2013 Novetat

26.4 Crear un sistema de detecció de concentració d'accidents

Actualment hi ha diferents sistemes per explorar l'accidentalitat en carretera. Des de sistemes que es basen en els TCA, partint del concepte del quilòmetre flotant, fins als que analitzen la concentració d'accidents i l'índex de perillositat per a un nombre determinat de trams. Sigui com sigui, la tramificació de la xarxa viària sota un entorn SIG i el posicionament dels accidents cada cop més acurat (a l'espera de poder comptar amb sistema GPS) fan possible definir un sistema de detecció automàtica de concentració d'accidents.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	2012 Novetat

26.5 Fer l'avaluació i el balanç de la gestió de la velocitat variable

El gener de 2011 farà dos anys de l'aplicació dels sistemes de gestió de la velocitat variable. Com que és la primera experiència de gestió activa del trànsit, cal fer un estudi en profunditat que n'analitzi totes les circumstàncies, des de tots els punts de vista. Cal combinar l'anàlisi de l'accidentalitat amb altres factors com la mobilitat, el trànsit, l'entrada en vigor del carnet per punts o altres factors vinculats.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	2011 Novetat

26.6 Estudiar i inventariar les zones periurbanes i els accessos a les ciutats

Mentre la definició i les actuacions que es desenvolupen en els àmbits estrictament de carretera i zona urbana estan molt clars, en l'àmbit de transició entre ambdues zones hi ha encara certa falta de criteri a l'hora d'intervenir, provocada, en part, per la mateixa indefinició de la via.

Per poder intervenir de forma unificada cal, en primer lloc, definir adequadament quins són els trams de vies periurbanes i els de travesseres. Aquesta definició l'han de compartir les diferents administracions i l'han de poder representar sobre el SIG de la xarxa viària.

En particular, a partir de l'entrada en zona urbana, la velocitat per defecte esdevé de 50 km/h. Abans d'arribar al límit entre els dos àmbits, acostuma a haver-hi una zona de transició, amb edificacions, presència de vianants, parades de transport públic, etc., que configura un entorn molt diferenciat al de la zona interurbana. El límit de velocitat s'hauria d'adaptar a aquestes circumstàncies i cal estudiar un marc de regulació per definir la implantació de les velocitats adequades de transició.

Agents implicats	TES, serveis de carreteres de les diputacions, SCT
Programació	2011-2012 Novetat

26.7 Fer un estudi d'atropellaments

Estudiar en profunditat els atropellaments ocorreguts a la xarxa viària, particularment aquells que tenen lloc en zona urbana, que en són la majoria. Aquest tipus d'accidents solen tenir repercussions severes sobre les víctimes i afecten molt particularment col·lectius específics, com la gent gran i els infants.

Agents implicats	SCT
Programació	2012 Novetat

26.8 Fer l'anàlisi comparativa del temps de viatge segons el mitjà de transport

Per assolir un repartiment modal més adequat des del punt de vista mediambiental i de la seguretat viària, cal que els temps de viatge del transport públic siguin competitiu per als seus usuaris i usuàries. Amb aquest objectiu, des del Servei Català de Trànsit, es vol promoure l'anàlisi comparativa del temps de viatge segons el mitjà de transport (tren, bus, vehicle privat), els horaris, les rutes (radials, aeroport, Barcelona), les freqüències i el pagament de peatges. També cal estudiar els costos directes dels diferents mitjans de transport.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	2011 Novetat
Indicadors	Anàlisi comparativa del temps de viatge segons el mitjà de transport

26.9 Fer un estudi de l'efecte dels hàbits adquirits en relació amb els controls

Cal canviar la sensació actual (*learning effect*) de la ciutadania que els controls (velocitat, alcoholèmies i sistemes de retenció) s'efectuen sobre una sèrie finita de punts coneguts, per la que el control és territorialment ampli i desconegut. L'efecte de modificació del comportament que es produeix entre els conductors fa que aquests controls suposin al principi una millora de la seguretat viària molt gran, però al cap del temps perdin efectivitat si no es canvia la forma d'actuació, ja que la gent sap on es fan i quan.

L'estudi ha d'incidir en com varia l'efectivitat dels controls en funció del temps que els conductors/ores triguen a conèixer la localització del dispositiu i a adaptar, per consegüent, la seva conducció.

En funció dels resultats obtinguts, s'hauran de definir aquestes polítiques de control, a través d'un pla de millora continu que eviti l'efecte aprenentatge sobre el lloc del control.

Agents implicats	SCT
Programació	Novetat
Indicadors	Nombre d'ubicacions diferents en els controls Elaboració de l'estudi i obtenció de l'indicador d'alcoholèmies aleatòries Nombre de tests d'alcoholèmia aleatoris fets
Tasques	Definir un pla estratègic de controls Elaboració del Pla de comunicació estratègic

26.10 Fer la diagnosi total dels accessoris de seguretat passiva

Amb el nou sistema de recollida de dades del SIDAT es disposa de major informació respecte a la utilització dels accessoris de seguretat passiva. El Servei Català de Trànsit promourà l'estudi i la diagnosi de l'ús d'aquests accessoris per part de les víctimes dels accidents de trànsit.

Agents implicats	SCT
Programació	2012 Novetat
Indicadors	Grau d'utilització dels accessoris de seguretat passiva
Tasques	

26.11 Precisar i calibrar la lesivitat de les víctimes

Les fonts policials i hospitalàries en relació amb les víctimes posen de manifest certes discrepàncies. Cal establir uns indicadors comuns adequats, factibles i útils, especialment quant a la lesivitat i la identificació dels ferits greus, diferenciant-ne els que pateixen lesions permanents o amb algun tipus d'invalidesa.

Així mateix, cal calibrar les dades d'accidentalitat de l'SCT amb les recollides per les companyies asseguradores en relació amb els ferits lleus.

Agents implicats	Departament de Salut, SCT
Programació	2011-2012 Novetat
Indicadors	Nivell de discrepància entre el nombre de ferits greus segons fonts policials i font hospitalària
Tasques	Establir un nou model de classificació de la lesivitat

26.12 Continuar millorant l'encreuament amb les dades forenses amb vista a refinar l'obtenció de la xifra de morts a 30 dies

Per obtenir la xifra de morts a 30 dies s'encreuen les dades de l'SCT i les de l'Institut de Medicina Legal de Catalunya d'autòpsies a morts en accident de trànsit. La metodologia d'aquest encreuament s'ha anat refinant any rere any. Convé avançar en aquesta direcció per obtenir una xifra d'aquest indicador tan precisa com sigui possible.

Agents implicats	IMLC, SCT
Programació	Contínua Manteniment
Indicadors	Quocient entre el nombre de morts a 24 hores i a 30 dies Relació entre el nombre de morts a 30 dies segons IMLC i segons SCT
Tasques	

26.13 Fer una comparativa de la lesivitat dels ocupants dels vehicles accidentats en funció del nombre d'estrelles EuroNCAP del vehicle

L'EuroNCAP (Programa europeu d'avaluació d'automòbils nous) fa proves de seguretat passiva en automòbils nous. El resultat obtingut al laboratori deriva en una classificació en estrelles basada en el comportament dels automòbils en proves d'impacte frontal i lateral. L'estudi comparatiu pretén avaluar l'impacte real a Catalunya de la lesivitat dels ocupants dels vehicles en funció de les estrelles EuroNCAP dels vehicles implicats.

Agents implicats	SCT
Programació	Contínua Novetat

26.14 Fer un estudi específic d'interseccions

La intersecció de dues carreteres produeix una sèrie de punts de conflicte entre els vehicles que hi conflueixen; això fa que calgui un tractament especial per condicionar-les i per obtenir les majors garanties de seguretat viària. Cal fer un estudi concret de la situació actual de l'accidentalitat a les interseccions i dissenyar un conjunt de mesures pal·liatives per millorar els resultats de seguretat viària, en funció de les diferents tipologies d'intersecció.

Agents implicats	SCT, TES
Programació	2011 Novetat

26.15 Fer estudis i recerca en l'àmbit de la seguretat viària en infraestructures

Cal investigar noves actuacions sobre infraestructures que permetin als conductors/ores interpretar la situació i l'ús segur de la via, així com noves mesures específiques que permetin reduir la gravetat dels accidents per als diferents usuaris implicats.

Agents implicats	TES i SCT
Programació	Contínua Manteniment

26.16 Analitzar la reincidència dels infractors

Es pretén estudiar la reincidència dels infractors/ores, tant d'aquells que han perdut els punts i han fet un curs de reciclatge, com dels que han estat processats per delictes contra la seguretat viària i que han fet un curs de seguretat viària com a infractors de trànsit.

Els resultats obtinguts serviran per avaluar l'efecte del permís per punts i dels cursos.

Agents implicats	SCT
Programació	2012 Novetat

27. De l'àmbit d'educació i formació

S'ha d'obrir una línia de recerca en educació per a la mobilitat segura (EMS), tant pel que fa a l'avaluació dels materials i de les propostes d'activitats com per dimensionar-la i comprovar-ne l'evolució al llarg del temps.

27.1 Avaluar els cursos de sensibilització i reeducació viària

Es farà un seguiment dels cursos del permís per punts, amb observacions en diferents centres, per tal

d'introduir millores en la formació dels formadors/ores que hi participen i per adaptar el programa formatiu a les necessitats que es detectin en el procés. D'altra banda, es farà un estudi de caire quantitatiu sobre els resultats dels cursos del permís per punts, avaluant la reincidència de les persones que han fet els cursos de sensibilització i reeducació viària.

Agents implicats	SCT, Dept. de Justícia
Programació	Contínua Novetat

28. De l'estat de l'art i el benchmarking internacional

28.1 Dels sistemes de gestió de la seguretat viària en l'àmbit internacional

En els darrers anys ha augmentat molt el volum de feina en tots els aspectes relacionats amb la gestió de la seguretat viària, però no així el personal ni els recursos disponibles.

Amb l'objectiu d'optimitzar l'actual estructura del sistema català, tot adaptant les millors pràctiques i idees existents en altres països, es pretén fer estudis comparatius dels sistemes de gestió de la seguretat viària des del punt legal, policial, administratiu i judicial en l'àmbit internacional.

Agents implicats	SCT
Programació	2011 Novetat

28.2 Del temps d'assistència a les víctimes d'accident de trànsit

Les progressives millores en la reducció del temps de resposta del sistema de seguretat viària han suposat una millor assistència i atenuació de les conseqüències dels accidents en les víctimes. Cal estudiar com tracten i com gestionen altres països l'assistència a les víctimes des del punt de vista de la seguretat viària.

Agents implicats	Departament de Salut i SCT
Programació	Contínua Manteniment

28.3 Dels sistemes cooperatius, I2I, V2I, V2V

Quan el vehicle és capaç de prendre certes decisions, derivades de la coordinació amb altres vehicles, amb la infraestructura o amb l'estat del trànsit, el pes

de les decisions del conductor/ora disminueix i amb ell la possibilitat d'errada.

Com que els sistemes cooperatius suposen una gran oportunitat per millorar en seguretat viària, es considera necessari estar informat de totes les millores i avanços que es facin en l'àmbit europeu i internacional.

Agents implicats	SCT
Programació	2012 Novetat

28.4 Del pagament per ús de la infraestructura per obtenir efectes en seguretat viària

A diferents països europeus s'està aplicant el pagament per ús de la infraestructura, on l'usuari paga en funció dels quilòmetres recorreguts en el total de la xarxa viària. Es destina la recaptació obtinguda a fomentar el canvi modal i a fer millores en seguretat viària. Caldrà fer-ne un seguiment i analitzar els beneficis en seguretat viària obtinguts.

Agents implicats	SCT
Programació	2013 Novetat



Quadre resum de les accions



Quadre resum de les accions

Línia estratègica		Accions			Programació		Agents implicats	
A. ÀMBIT POLÍTIC								
1	Prioritzar la seguretat viària en l'agenda política i reforçar-ne el lideratge del Govern	1.1	Liderar i coordinar el Pla de seguretat viària	Contínua	Manteniment	Departament d'Interior i SCT		
		1.2	Vincular la imatge del Govern amb el compromís pels objectius, les polítiques i els resultats	Contínua	Novetat	Departament d'Interior i Departament de la Presidència		
		1.3	Establir objectius de seguretat viària quantificables en els plans d'actuació de cada Administració pública i de la resta d'institucions implicades	2011	Novetat	Departament de Governació i Relacions Institucionals, Departament d'Interior, ajuntaments, entitats municipalistes i SCT		
2	Elaborar el Pla estratègic 2010-2020 i el Manual de bones pràctiques de seguretat viària urbana			2011-2012	Novetat	SCT i Departament de Territori i Sostenibilitat (TES)		
3	Dedicar a la seguretat viària la integritat dels recursos obtinguts de les sancions de trànsit	3.1	Crear la base de dades de recursos destinats a la seguretat viària	2011	Novetat	Dept. d'Interior, SCT i TES		
		3.2	Reservar un 5% del pressupost de l'SCT a l'R+D+I dedicada a seguretat viària	Contínua	Millora	Departament d'Interior i SCT		

Línia estratègica		Accions			Programació			Agents implicats	
B. ÀMBIT METODOLÒGIC: SISTEMA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT VIÀRIA									
4	Optimitzar el sistema de gestió de la seguretat viària	4.1	Avaluar i redefinir l'estructura actual	2011	Novetat	Departament d'Interior			
5	Cooperar amb els governs locals per a la seguretat viària	5.1	Elaborar plans locals de seguretat viària als municipis de més de 20.000 habitants i avaluar-ne els existents	Continua	Manteniment	Ajuntaments i SCT			
		5.2	Anалitzar els punts clau de l'accidentalitat urbana	Continua	Novetat	SCT			
6	Millorar el sistema de recollida i tractament de les dades	6.1	Millorar i homogeneïtzar els processos d'intercanvi d'informació de seguretat viària entre totes les entitats	2012-2013	Novetat	TES, Dept. de Salut, titulars de carreteres i concessionàries d'autopistes, SCT, autoritats del Transport Metropolità i diputacions i ajuntaments			
		6.2	Crear un sistema d'informació de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana	2011-2013	Novetat	TES, SCT, Ministeri de Foment, diputacions i ajuntaments			
		6.3	Elaborar un pla de cobertura de la mobilitat i del trànsit de Catalunya	2011-2012	Novetat	SCT, TES, Ministeri de Foment i diputacions			
		6.4	Dissenyar i elaborar un Pla d'enquestes de trànsit per obtenir informació qualitativa dels conductors/ores i passatgers/eres	2011 i Anual	Novetat	SCT			
		6.5	Incorporar la georeferenciació a la base de dades de carreteres	Continua	Novetat	SCT, Mossos d'Esquadra, policies locals i TES			
7	Aprofundir en la integració europea	7.1	Augmentar la participació europea	Continua	Millora	SCT i TES			
8	Desenvolupar un pla de comunicació integral			Continua	Millora	SCT			
9	Millorar els processos de compilació, gestió i difusió de la informació viària			Continua	Millora	SCT			
10	Elaborar un pla d'R+D	10.1	Consortiar-se amb universitats	Continua	Novetat	SCT			
		10.2	Elaborar un recull de premsa de seguretat viària, mobilitat i medi ambient relacionat amb el transport	Continua	Novetat	SCT			
		11.1	Fer una avaluació anual del Pla	2013-2014	Manteniment	SCT			
11	Avaluar el Pla de forma contínua	11.2	Definir el Programa anual d'activitats en funció dels resultats de l'avaluació anual i final	Continua	Manteniment	SCT			
		11.3	Definir els objectius i continguts generals del PSV 2014-2016	2013	Manteniment	Departament d'Interior i SCT			

Línia estratègica		Accions		Programació		Agents implicats	
C. ÀMBIT DE REDUCCIÓ DE L'ACCIDENTALITAT							
12	Combatre la indisciplina viària	12.1	Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir el consum d'alcohol	Continua	Millora	Departament de la Presidència (Secretaria de Comunicació), Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural, SCT, MMEE i policies locals	
		12.2	Potenciar les inspeccions tècniques de vehicles, en especial les de vehicles industrials a les carreteres	Continua	Manteniment	Dept. d'Empresa i Ocupació, SCT, MMEE i policies locals	
		12.3	Combatre les infraccions contra la seguretat viària	Continua	Manteniment	MMEE, policies locals i SCT	
13	Millorar el servei i la seguretat de les infraestructures	13.1	Millorar de forma continua els nivells de qualitat, servei i seguretat viària de les infraestructures	Continua	Novetat	TES	
		13.2	Millorar la compatibilitat dels usuaris vulnerables en l'ús de les infraestructures viàries	Continua	Novetat	TES	
		13.3	Publicar el Decret sobre la gestió de la seguretat viària a les infraestructures	2011-2012	Novetat	TES, SCT i Dept. d'Interior	
14	Assegurar velocitats segures	14.1	Avaluar l'estat actual del control de velocitat i establir el pla de cobertura	Continua	Millora	Departament d'Interior i SCT	
		14.2	Incorporar el control de la velocitat mitjana per trams	Continua	Novetat	SCT	
		14.3	Introduir la metodologia denunciadora d'onades per reduir la velocitat excessiva	Continua	Millora	SCT, Mossos d'Esquadra i policies locals	
15	Fer campanyes de conscienciació de la seguretat viària			Continua	Millora	SCT	
16	Mantenir el control dels elements de seguretat passiva	16.1	Introduir la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva	Continua	Manteniment	SCT, Mossos d'Esquadra i policies locals	
17	Crear un sistema d'anàlisi georeferenciat del temps d'accés a les persones accidentades			Continua	Novetat	Departament de Salut i, Departament d'Interior	
18	Crear l'oficina de la víctima			Continua	Novetat	SCT	
19	Millorar el servei i seguretat de la gestió del trànsit			Continua	Novetat	SCT	

Línia estratègica		Accions		Programació		Agents implicats	
D. ÀMBIT D'EDUCACIÓ I FORMACIÓ							
20	Desplegar l'educació per a la mobilitat segura als centres educatius	20.1	Crear una xarxa d'EMS	2012	Novetat	Departament d'Ensenyament i SCT	
		20.2	Portar a terme accions de sensibilització per als professionals que fan EMS	Continua	Novetat	Departament d'Ensenyament i SCT	
		20.3	Desenvolupar l'oferta de recursos i de propostes	Continua	Novetat	Departament d'Ensenyament i SCT	
21	Introduir l'educació per a la mobilitat segura en el lleure educatiu	21.1	Establir acords amb les associacions majoritàries de lleure	2012	Novetat	Departament de Benestar Social i Família (Direcció General de Joventut) i SCT	
		21.2	Introduir l'EMS en la formació dels monitors de lleure educatiu	Continua	Novetat	Departament de Benestar Social i Família (Direcció General de Joventut) i SCT	
		21.3	Potenciar les intervencions d'EMS	Continua	Novetat	Departament de Benestar Social i Família i SCT	
		22.1	Formar formadors/ores	Continua	Manteniment	SCT	
22	Potenciar la seguretat viària en la formació dels conductors/ores	22.2	Reconèixer la formació viària amb un segell de qualitat	Continua	Novetat	SCT i autoescoles	
		22.3	Avaluar el sistema de reconeixement de conductors/ores	Continua	Novetat	SCT i Departament de Salut	
		22.4	Reeducar persones que han comès infraccions de trànsit	Continua	Manteniment	SCT, Dept. Justícia, Dept. Salut	
23	Desenvolupar l'educació per a la prevenció dels accidents de trànsit a l'entorn laboral	23.1	Promoure la incorporació de l'avaluació de riscos laborals dels conductors/ores en els plans de prevenció de les empreses	Continua	Novetat	Departament d'Empresa i Ocupació, Dept. de Salut i SCT	
		23.2	Impartir formació en seguretat viària a l'entorn laboral	Continua	Manteniment	TES (DG Transports i Mobilitat), Dept. d'Empresa i Ocupació, Dept. de Salut i SCT	
		23.3	Sensibilitzar l'entorn laboral en prevenció de riscos de trànsit	Continua	Novetat	Dept. d'Empresa i Ocupació, Dept. de Salut i SCT	
24	Promoure l'educació per a la mobilitat segura en col·lectius amb necessitats específiques			Continua	Novetat	SCT	

Línia estratègica		Accions		Programació		Agents implicats	
E. ÀMBIT DE RECERCA + DESENVOLUPAMENT							
25	De l'àmbit metodològic	25.1	Avaluar el cost/eficàcia dels plans locals de seguretat viària elaborats	Continua	Novetat	SCT	
		25.2	Millorar el procés d'introducció de dades al Sistema Integral de Dades d'Accidents de Trànsit (SIDAT)	2011	Millora	SCT	
		25.3	Optimitzar el procés sancionador i la prognosi del nombre de sancions	Continua	Novetat	SCT	
		25.4	Fer un estudi sobre l'eficàcia de la sanció	Continua	Novetat	SCT	
		25.5	Fer un estudi dels costos socials i econòmics de l'accidentalitat en missió	2013	Novetat	SCT, Departament d'Empresa i Ocupació	
		26.1	Incorporar les dades de mobilitat a l'Anuari d'accidents	2011	Millora	SCT	
		26.2	Incorporar els models del <i>Highways Safety Manual</i>	Continua	Novetat	SCT, TES	
		26.3	Incorporar bases de dades socioeconòmiques per modelitzar l'accidentalitat	2012-2013	Novetat	SCT, TES	
		26.4	Crear un sistema de detecció de concentració d'accidents	2012	Novetat	SCT, TES	
		26.5	Fer l'avaluació i el balanç de la gestió de la velocitat variable	2011	Novetat	SCT, TES	
		26.6	Estudiar i inventariar les zones periurbanes i els accessos a les ciutats	2011-2012	Novetat	TES, serveis de carreteres de les diputacions, SCT	
		26.7	Fer un estudi d'atropellaments	2012	Novetat	SCT	
		26.8	Fer l'anàlisi comparativa del temps de viatge segons el mitjà de transport	2011	Novetat	SCT, TES	
26	De l'àmbit de reducció de l'accidentalitat	26.9	Fer un estudi de l'efecte dels hàbits adquirits en relació amb els controls		Novetat	SCT	
		26.10	Fer la diagnosi total dels accessoris de seguretat passiva	2012	Novetat	SCT	
		26.11	Precisar i calibrar la lesivitat de les víctimes	2011-2012	Novetat	Departament de Salut i SCT	
		26.12	Continuar millorant l'encreuament amb les dades forenses amb vista a refinar l'obtenció de la xifra de morts a 30 dies	Continua	Manteniment	IMLC i SCT	
		26.13	Fer una comparativa de la lesivitat dels ocupants dels vehicles accidentats en funció del nombre d'estrelles EuroNCAP del vehicle	Continua	Novetat	SCT	
		26.14	Fer un estudi específic d'interseccions	2011	Novetat	SCT, TES	
		26.15	Fer estudis i recerca en l'àmbit de la seguretat viària en infraestructures	Continua	Manteniment	TES, SCT	
		26.16	Analitzar la reincidència dels infractors	2012	Novetat	SCT	
		27.1	Avaluar els cursos de sensibilització i reeducació viària	Continua	Novetat	SCT, Dept. de Justícia	
		28.1	Dels sistemes de gestió de la seguretat viària en l'àmbit internacional	2011	Novetat	SCT	
28	De l'estat de l'art i el benchmarking internacional	28.2	Del temps d'assistència a les víctimes d'accident de trànsit	Continua	Manteniment	Departament de Salut i SCT	
		28.3	Dels sistemes cooperatius, I2I, V2I, V2V	2012	Novetat	SCT	
		28.4	Del pagament per ús de la infraestructura per obtenir efectes en seguretat viària	2013	Novetat	SCT	

DL: B. 27940-2011

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