



Pla de seguretat viària 2005-2007

Aprovat per acord de Govern de 28 de desembre de 2004 i
tramès al Parlament de Catalunya el 29 de desembre de 2004



servei català de

Trànsit



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior



Índex



INTRODUCCIÓ	5
ESTAT ACTUAL DE LA SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA	7
OBJECTIU DEL PLA	14
LÍNIES ESTRATÈGIQUES	15
ACCIONS DE PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2005-2007	16
QUADRE RESUM DE LES ACTUACIONS	39



Introducció



L'objectiu de reduir l'accidentalitat no és tasca fàcil quan, any rera any, augmenta tant el nombre de vehicles que circulen per la xarxa viària catalana com el nombre de quilòmetres que fan els ciutadans i les ciutadanes en els seus desplaçaments.

El Pla de seguretat viària dissenyat per al trienni 2005-2007 que us presentem vol aconseguir-ho i, per aquest motiu, estableix i defineix tot un seguit d'accions i actuacions per assolir els objectius de seguretat viària inclosos en cadascuna de les seves línies estratègiques.

Es vol assolir un àmbit únic de seguretat al llarg de tot el recorregut del conductor i de la conductora, que es materialitzarà mitjançant dues línies mestres que són, d'una banda, potenciar la cooperació amb el món local en matèria de seguretat viària i, de l'altra, lluitar contra la velocitat excessiva o inadequada.

L'objectiu comú a totes les mesures és aconseguir, a banda de la reducció a curt termini de la sinistralitat, un canvi cultural de llarg abast, profund i permanent en la conducció, la circulació i la mobilitat, en la línia d'afavorir un decrement constant dels nivells d'accidents amb víctimes i rebutjar socialment el comportament de risc en el trànsit. Ens queda un gran camí per recórrer en la prevenció i en la conscienciació i, per aquest motiu, les mesures planifica-

des, a diferència de països europeus del centre i del nord d'Europa, han de ser més contundents i generals.

Aquest pla triennal és una eina valuosa i de primer ordre on es condensa la voluntat política del Govern d'atacar un dels grans problemes del país, i és un indicador útil per assolir l'objectiu fixat per la Unió Europea de reduir en un 50% el nombre de les víctimes mortals a la carretera entre el 2000 i el 2010, implicant en aquesta tasca tots els actors clau concernits en la seguretat viària, tant públics com privats, i la ciutadania.

En aquest sentit, i des de diferents actuacions com ara incrementar i potenciar les actuacions relatives a la prevenció d'accidents, donar alternatives a l'ús del vehicle privat per garantir una mobilitat sostenible i fluida, millorar les infraestructures i pacificar el trànsit, potenciar tota l'àrea de recerca i investigació en seguretat viària i fer una avaluació contínua de l'execució del Pla, es lluitarà per aconseguir aquesta reducció progressiva de la sinistralitat viària.

Si a tot això li sumem el debat social que s'ha generat al voltant de la sinistralitat viària, estem en el camí que ens ha de portar a una mobilitat segura i sense riscos.

Estat actual de la seguretat viària a Catalunya

L'any 2000 es van registrar 5.145 morts i ferits greus en accidents de trànsit a Catalunya.

El Pla català de seguretat viària anterior, corresponent al trienni 2002-2004, establia com a objectiu numèric una reducció del nombre de morts i ferits greus del 15% respecte del valor de l'any 2000.

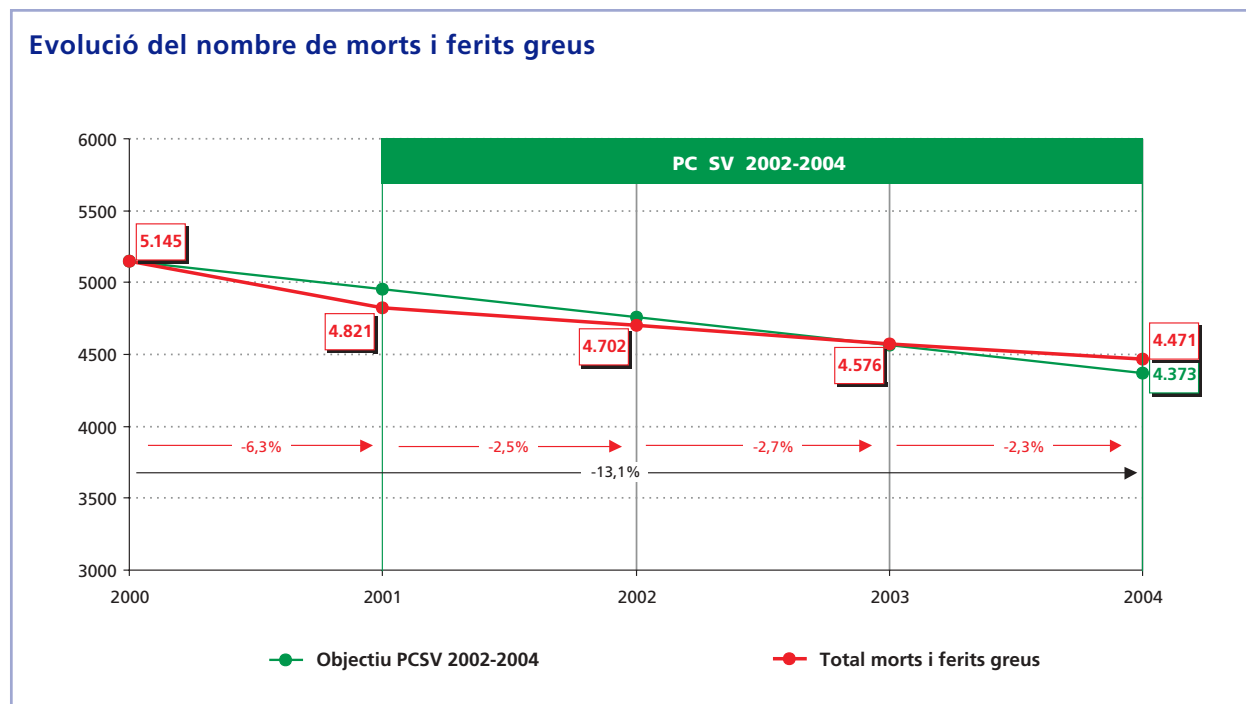
L'any 2004 es van registrar 4.471 morts i ferits greus.

La reducció que s'ha produït a la finalització del període d'abast del Pla català de seguretat viària 2002-2004 ha estat del 13,1%, lleugerament inferior a l'objectiu fixat.

Analitzant les dades de manera segregada entre àmbits, en zona interurbana s'observa una reducció del nombre de morts i ferits greus del 26,1% en el mateix període. Les xifres en zona urbana mostren, en una evolució oposada a l'objectiu del Pla, un augment del nombre de morts i ferits greus del 5,9%.

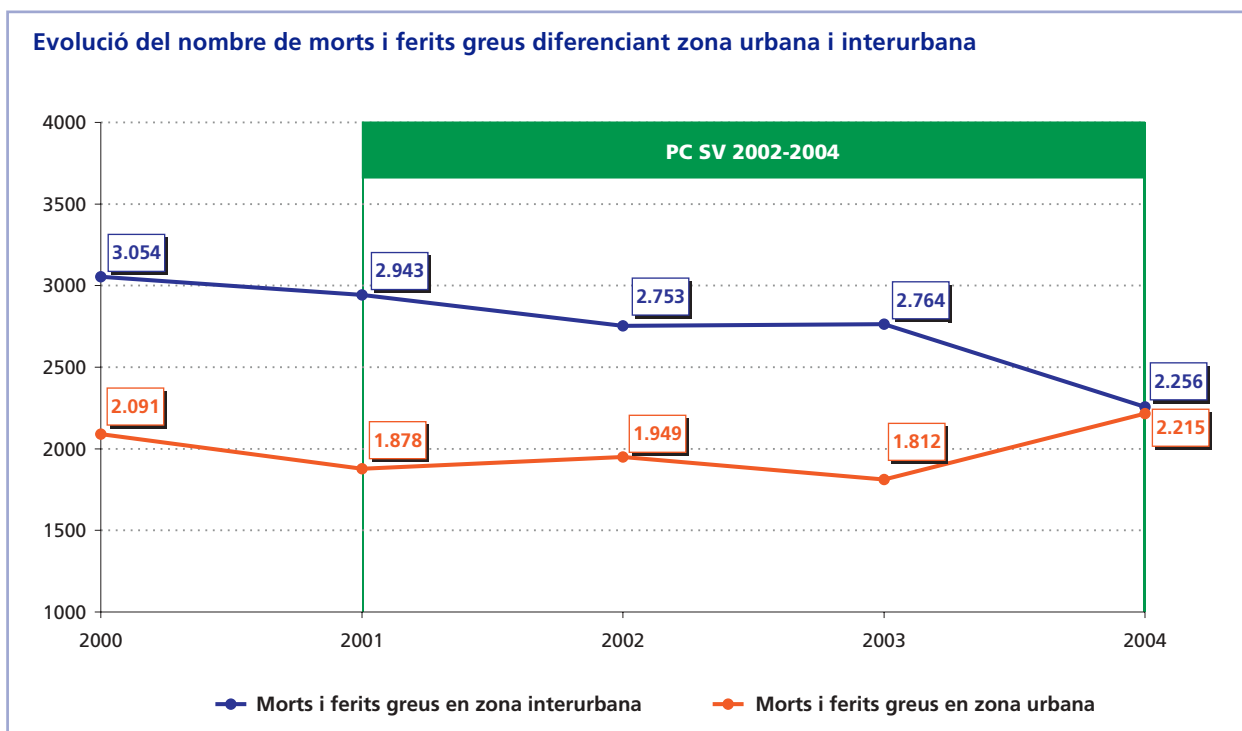
Per això, es manifesta la necessitat de plantejar mesures dirigides específicament a la millora de la seguretat viària en zona urbana.

Els gràfics següents mostren l'evolució:



FONT: Servei Català del Trànsit (SCT).

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



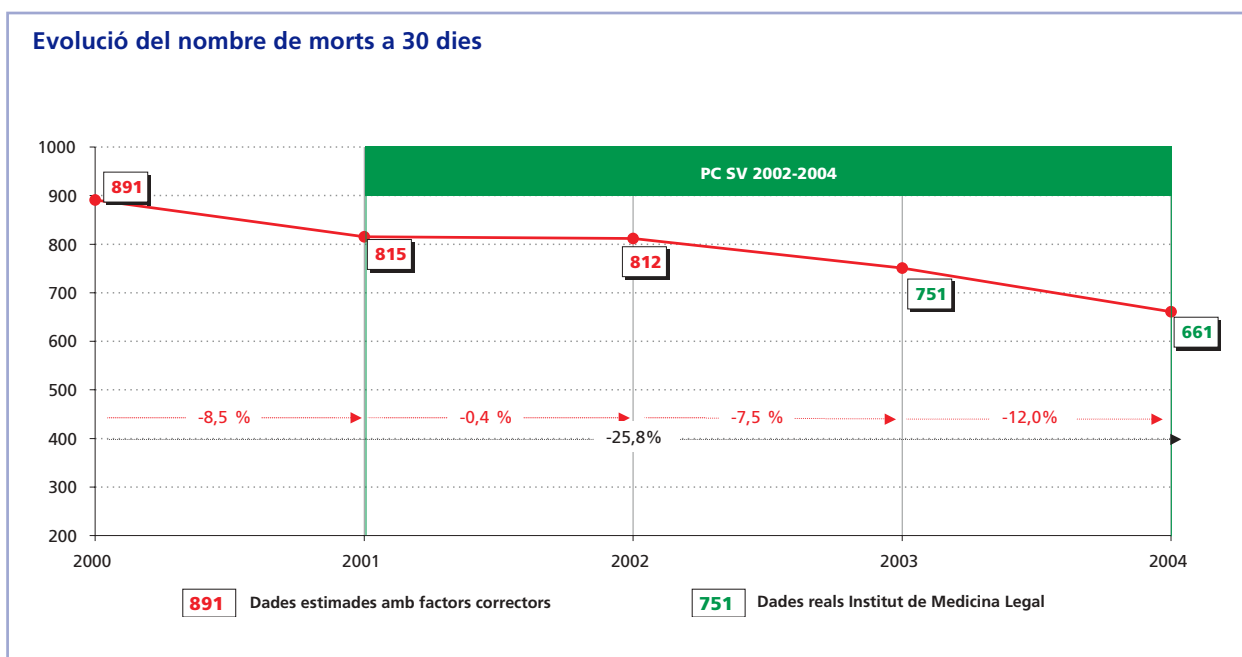
FONT: SCT.

Tal com s'observava en les dades de morts i ferits greus, l'evolució del nombre de morts a 30 dies ha seguit una tendència descendent que s'accentua en l'últim any i arriba, en el període 2000-2004, a una reducció del 25,8%.

En el tractament separat per àmbits, novament les xifres en zona interurbana són més positives.

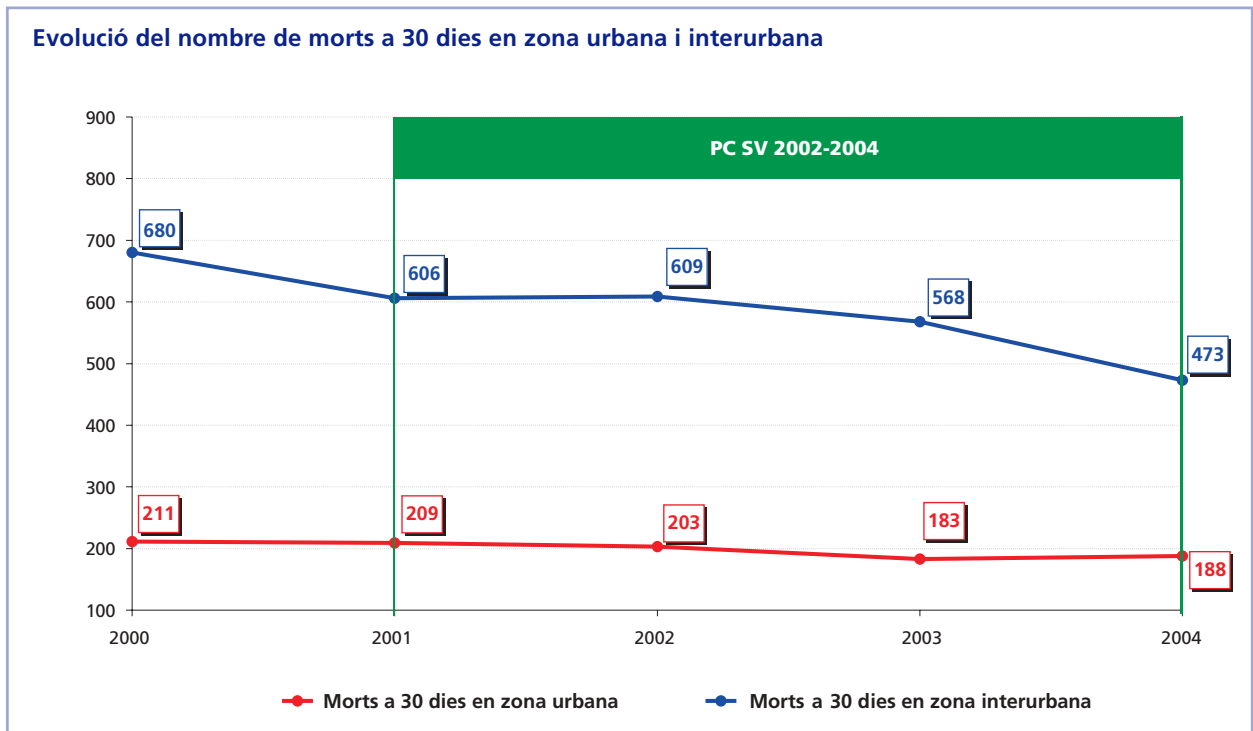
En el període esmentat la reducció del nombre de morts a 30 dies en zona interurbana ha estat del 30,4%, mentre que en l'àmbit urbà aquesta disminució només arriba a un 10,9%.

Evolució del nombre de morts a 30 dies



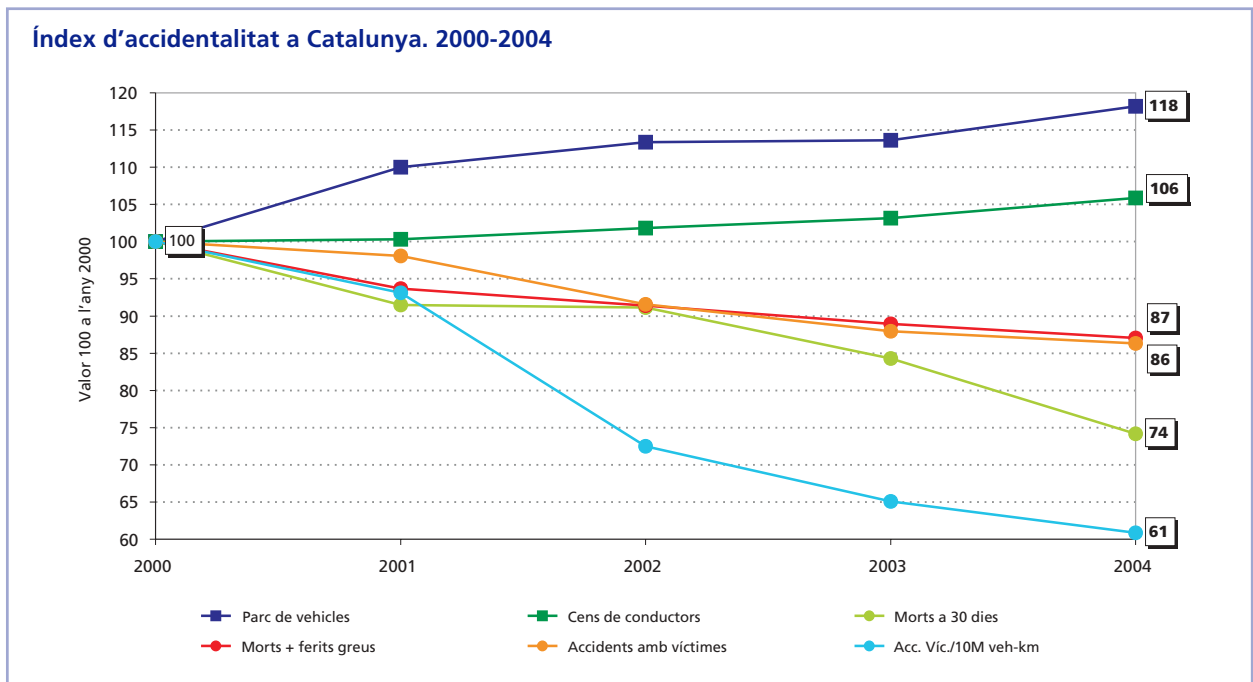
FONT: SCT.

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



FONT: SCT.

Índex d'accidentalitat a Catalunya. 2000-2004



FONT: SCT i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

Mentre el parc de vehicles, en general, continua creixent de forma estable, els valors d'accidentalitat han disminuït els darrers 3 anys.

El nombre de morts ha experimentat la major reducció, situant-se a 26 punts per sota del valor de l'any 2000.

Segons un estudi realitzat pel Servei Català de Trànsit, la mobilitat en via interurbana a Catalunya es situava l'any 2003 en 35.464 milions de veh-km.

Problemes prioritaris

Necessitat d'un canvi cultural

Actualment existeix entre els ciutadans un grau notable d'incompliment de moltes normes bàsiques de trànsit. La desobediència social en la conducció és un problema molt greu que s'ha d'atacar.

En el període 2001-02 es van registrar 54.317 infractors amb 3 o més denúncies a l'àmbit regulat per la Policia de la Generalitat. Per al període 2003-04 aquesta xifra va passar a ser de 57.942. L'augment de la reincidència demostra la manca de convenciment social respecte al comportament dels conductors a la via.

Velocitat excessiva o inadequada

Les estadístiques i els estudis realitzats sobre l'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.

El risc s'incrementa amb l'augment de la velocitat perquè disminueix el temps de reacció del conductor davant una variació de les condicions de circulació i també perquè intervé en la dinàmica del vehicle, per exemple, incrementant la distància de frenada. La severitat de les conseqüències de l'accident també augmenta per l'increment de l'energia cinètica del

vehicle i dels seus ocupants, la qual augmenta amb la velocitat al quadrat. Tota aquesta energia es converteix en deformació del vehicle i dels seus ocupants.

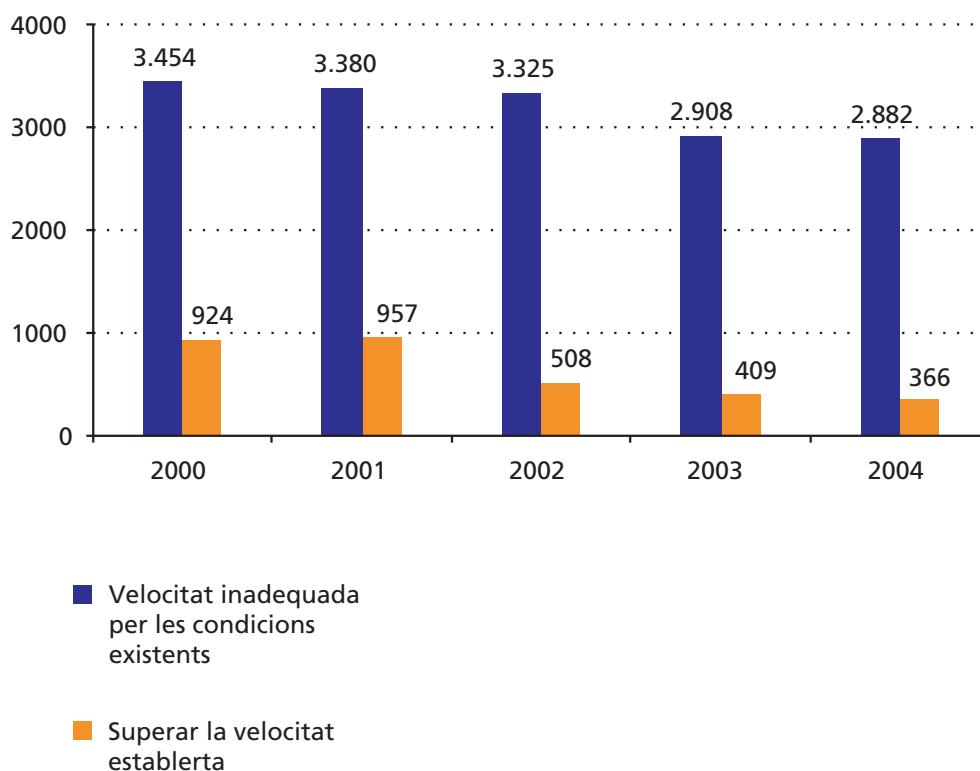
Fins l'any 2000, cada any s'incrementava el nombre de vehicles implicats en accidents que havien comès una infracció de velocitat.

A partir d'aleshores, es va iniciar un descens. Aquest tipus d'infracció està present en almenys un 14,6% dels casos en què es produeix un accident, segons els qüestionaris estadístics d'accidents de circulació amb víctimes de l'any 2004. Val a dir, però, que els motius pels quals es produeix un accident en moltes ocasions són confosos o es desconeixen a l'hora d'omplir el qüestionari per part de l'agent policial, fet que impedeix constatar el valor real de les dades.

La Unió Europea valora que aquest tipus d'infracció està present en un 54% dels accidents de trànsit.

El gràfic mostra en valors absoluts l'evolució en els darrers 5 anys del nombre de vehicles implicats en accidents de trànsit que es coneix que han comès una infracció de velocitat, ja sigui superant la velocitat legalment establerta o circulant a una velocitat inadequada per les condicions existents, segons els qüestionaris estadístics d'accidents de circulació amb víctimes.

Evolució de vehicles implicats en accidents que han comès infraccions de velocitat. 2001-2004

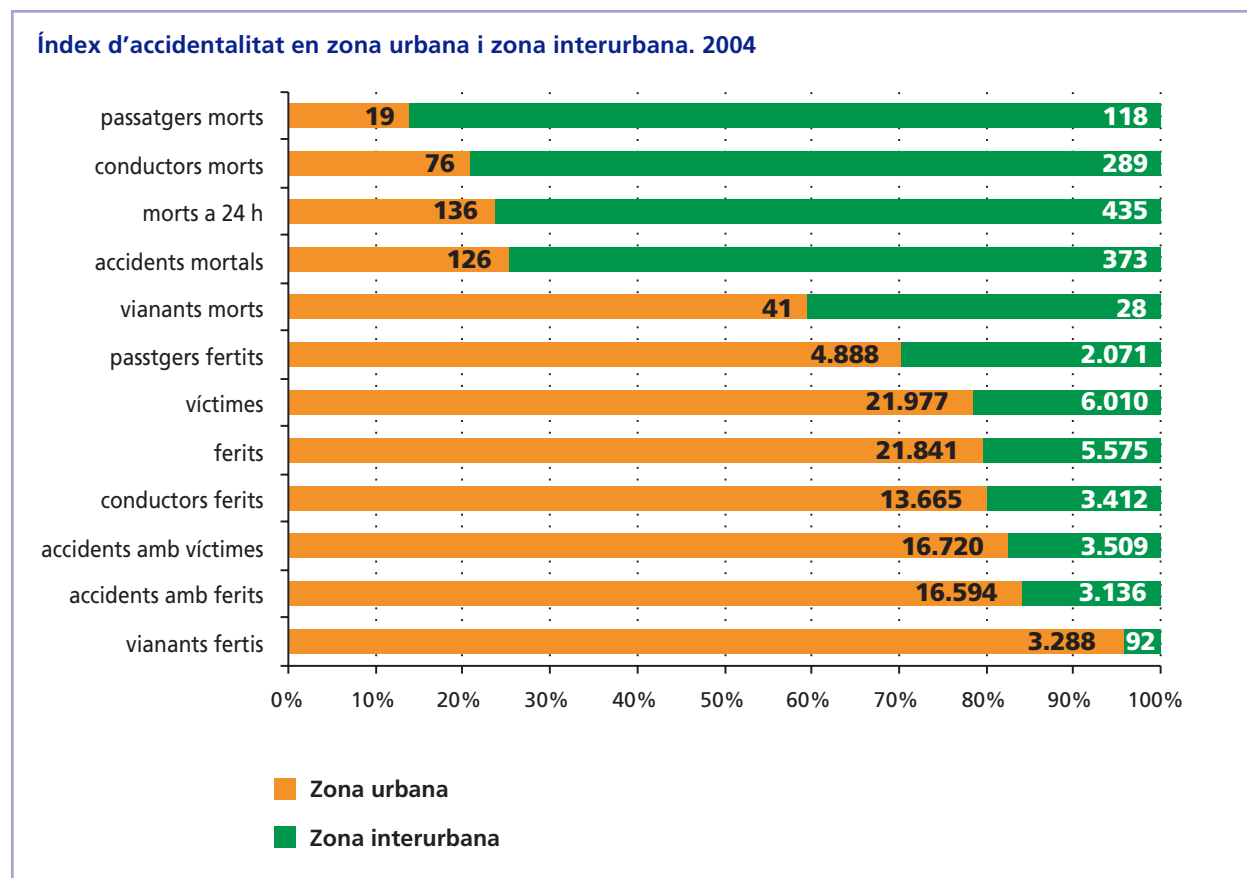


FONT: SCT.

Accidentalitat en zona urbana

L'accidentalitat en zona urbana i zona interurbana presenta característiques molt diferents. Al gràfic següent es veu la magnitud que pren l'àmbit urbà pel que fa a

vianants morts, víctimes, nombre de ferits i nombre d'accidents, a diferència de l'accidentalitat a la carretera, que destaca en accidents i víctimes mortals.



FONT: SCT.

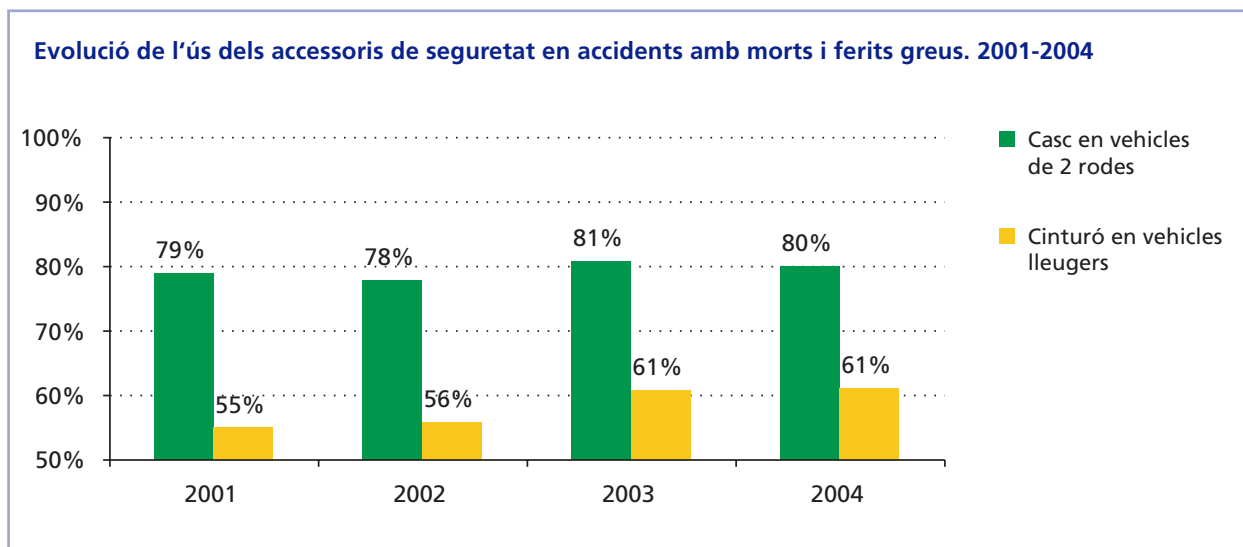
Fins a l'actualitat, gran part dels esforços destinats a la seguretat viària s'han centrat en l'àmbit interurbà, per ser aquell on la severitat dels accidents és més elevada. Però aquest nou Pla pretén establir les eines necessàries per millorar també la seguretat viària als municipis, perseguint els següents objectius:

- Homogeneïtzar els criteris de seguretat viària al llarg de tot el recorregut del conductor.
- Protegir els usuaris de la via més exposats a ferides: vianants i usuaris de motocicletes, ciclomotors i bicicletes.
- Millorar la qualitat de les dades bàsiques d'accidentalitat, que provenen de fonts molt disperses.
- Coordinar les campanyes/onades controladores d'alcohol, velocitat i mesures de seguretat passiva entre el cos de la Policia de la Generalitat i les policies locals.
- Augmentar l'ús dels accessoris de seguretat passiva en zona urbana, que és on són més efectius i on es registren ratis d'utilització més baixos.

Ús dels accessoris de seguretat passiva

Els darrers anys ha augmentat l'ús dels accessoris de seguretat passiva, tant del casc en vehicles de dues rodes com del cinturó en els vehicles lleugers. El nombre de víctimes d'accident de vehicles de dues rodes

que duïen el casc en el moment de l'accident s'ha estancat prop del 80%, mentre que les víctimes que duïen cinturó s'han incrementat entre el 2001 i el 2004, passant del 55% al 61%.



FONT: SCT.

Les dades procedents de les zones urbanes tenen un alt percentatge de víctimes de les quals s'ignora si duïen accessoris de seguretat, el 16% en el cas de vehicles de dues rodes i fins al 22% en el de les víctimes de vehicles lleugers.

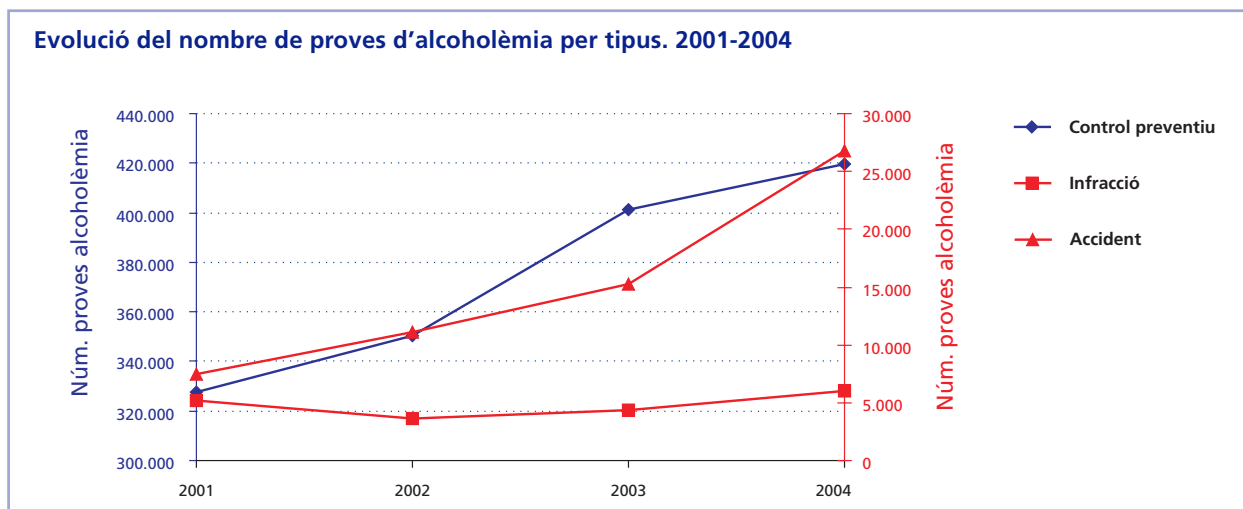
A partir de juny del 2004 s'han intensificat les mesures denunciadores per augmentar l'ús del cinturó de seguretat als ocupants del darrera dels vehicles.

Problemàtica de l'alcohol

El nombre de proves d'alcoholèmia s'ha incrementat notablement en els darrers 4 anys, especialment les que s'han fet per motiu d'accident. Entre l'any 2001 i el 2004, s'ha triplicat el nombre de proves realitzades per aquest motiu.

- increment del 260% de les proves per motiu d'accidents
- increment del 28% dels controls preventius
- increment del 15% de les proves per motiu d'infraccions

Evolució del nombre de cada tipus de proves entre l'any 2001 i 2004:



FONT: SCT.

Els controls d'alcoholèmia que s'han fet per motiu d'accident revelen que els resultats positius (consum d'alcohol per sobre del límit legalment establert) s'han vist reduïts del 17,8% de l'any 2002 fins al 12,6% de l'any 2003 i al 8,9% l'any 2004.

A la taula es mostren els resultats per tipus de proves d'alcoholèmia que s'han realitzat entre els anys 2001 i 2004.

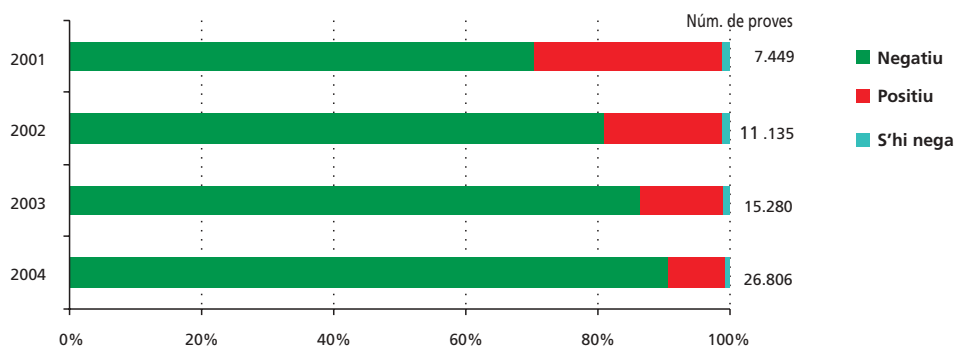
Proves d'alcoholèmia per motiu i resultats positius. 2001-2004

Motiu de la prova	2001		2002		2003		2004	
	% +	Total	% +	Total	% +	Total	% +	Total
Accident	28,6	7.449	17,8	11.135	12,6	15.280	8,9	26.806
Control preventiu	5,4	327.400	4,9	350.609	3,6	401.142	4,6	419.522
Infracció	47,9	5.208	43,7	3.682	42,4	4.329	39,8	6.000
Símptomes	0,0	0	58,7	613	70,1	645	71,8	840
Total	6,6	340.057	5,8	366.039	4,4	421.396	5,4	453.168

* El resultat "positiu" de la prova d'alcoholèmia suposa superar el nivell d'alcohol permès legalment al conductor.

FONT: SCT.

Evolució dels resultats de les proves d'alcoholèmia en accidents de trànsit. 2001-2004



FONT: SCT.

El present Pla aposta per un increment qualitatiu dels controls d'alcoholèmia preventius, focalitzant-los a punts de concentració per maximitzar el nombre de resultats positius respecte del total. D'aquesta manera es pretén reduir l'exposició al risc dels conductors i les conductores.

Totes les mesures que es prenen del consum d'alcohol entre conductors són esbiaixades, és a dir, cap tipologia de prova es pot considerar que sigui indicadora del problema per la manca d'aleatorietat, tant dels controls preventius com dels controls per accident, per motiu d'infracció o símptomes. Per aquest motiu, s'introduirà una nova tipologia de controls d'alcoholèmia preventius: controls aleatoris, tant en l'espai com en el temps. Aquest tipus de controls permetran conèixer la magnitud del problema donat que actualment es desconeix el nombre de conductors que consumeixen alcohol i condueixen.

Millora de la informació

La manca d'informació podria impedir avaluar el Pla i analitzar els esforços destinats a la reducció de la sinistralitat.

Actualment, el Servei Català de Trànsit ha detectat mancances en la informació obtinguda per les policies locals relacionada amb l'ús del casc i el cinturó de seguretat i el consum d'alcohol als municipis.

És essencial, doncs, que hi hagi una implicació exhaustiva en aquest sentit per millorar la recollida d'informació.

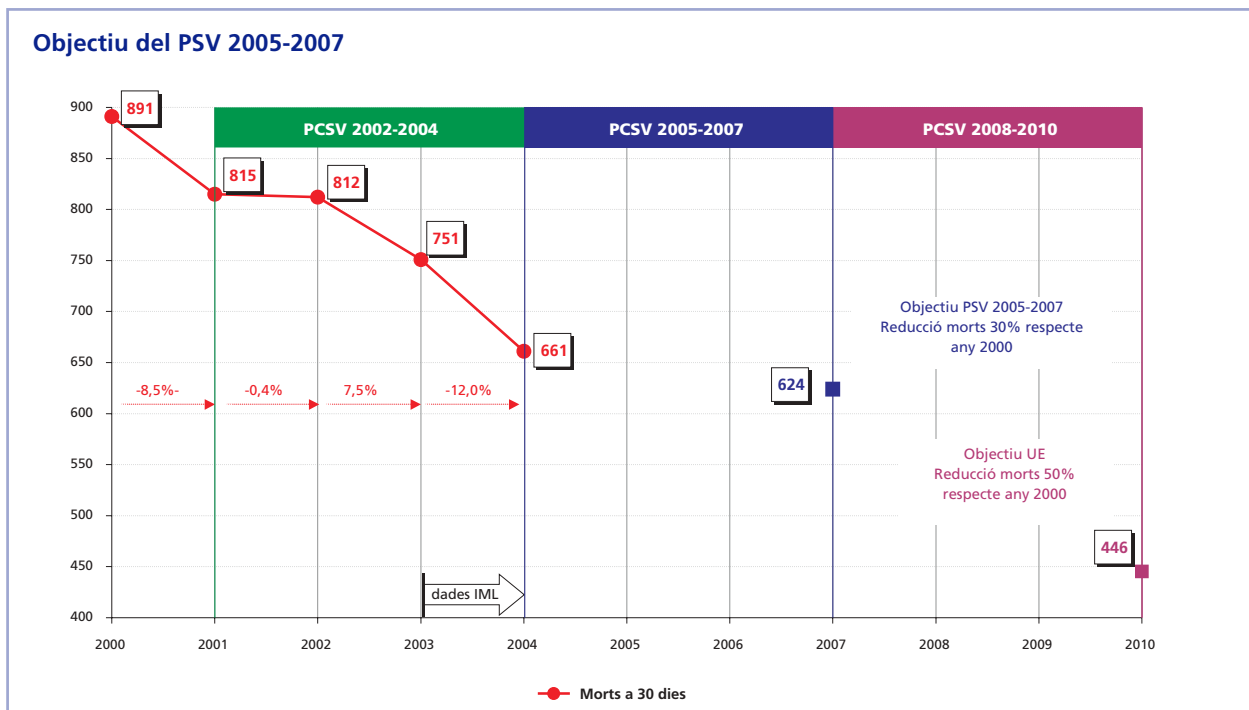
Les accions encaminades actualment des del Servei Català de Trànsit per millorar la informació recollida a les zones urbanes són la reforma del qüestionari estadístic d'accident de circulació amb víctimes, consensuada amb totes les policies locals dels municipis catalans, i la implantació d'un sistema d'intercanvi de dades entre el Servei Català de Trànsit i les administracions locals. Caldrà fer un gran esforç per a què aquest intercanvi d'informació sigui exhaustiu i àgil.

Objectiu del Pla

L'objectiu fonamental del Pla de seguretat viària 2005-07 (PSV) és la reducció de la sinistralitat viària fins al 30% de les víctimes mortals que es van enregistrar a l'any 2000.

Es prendrà com a dada de referència el nombre de morts a 30 dies de l'accident, en concordança amb els criteris de la Unió Europea. Es concentra la referència en el nombre de persones que perden la vida a la nostra xarxa viària, perquè no volem desviar l'atenció dels ciutadans i les ciutadanes i perquè hem d'aconseguir reduir el nombre de catalans i catalanes que moren abans d'hora als nostres carrers i carreteres.

La reducció de les víctimes mortals com a conseqüència de la sinistralitat viària és una prioritat d'aquest Govern, la qual no podem aconseguir sinó amb la implicació de tota la ciutadania.



FONT: SCT.

Línies estratègiques

La novetat que aporta el PSV 2005-07 respecte al Pla anterior és, fonamentalment, assolir un àmbit únic de seguretat viària al llarg de tot el recorregut del conductor. Això es portarà a terme mitjançant 2 línies mestres, que s'afegeixen a les accions del Pla anterior:

- **Lluita contra la velocitat excessiva o inadequada**
- **Cooperació amb els ajuntaments i les autoritats locals en matèria de seguretat viària**

El PSV 2005-07 estructura les seves accions en les 6 línies estratègiques següents:

- A. Eixos polítics d'actuació
- B. Per reduir l'exposició i prevenir els accidents
- C. Per reduir l'impacte de l'accident
- D. Per millorar els sistemes d'informació
- E. De recerca i investigació
- F. Per a la gestió i execució del Pla

Accions del Pla de seguretat viària 2005-2007

A. Eixos polítics d'actuació

Objectiu:

Canvi cultural

Accions:

1. Liderar el Pla de seguretat viària
2. Pacte per a la seguretat viària amb els governs locals
3. Elaborar un Pla local de seguretat viària
4. Potenciar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària

Cal impulsar un canvi cultural profund, de llarg abast i permanent en la conducció, la circulació i la mobilitat. Les accions que es defineixen a continuació tendeixen a aconseguir la major implicació dels diferents actors que participen en la seguretat viària.

Disseny dels plans institucionals incloent objectius clarament influenciats pel PSV. Assumpció integral i transversal de les polítiques de govern amb les estratègies de la seguretat viària, reducció de l'accidentalitat viària (morts i ferits greus) i aposta decidida per una mobilitat segura.

Implicació dels representants polítics en la seguretat viària, fent manifestacions directes i freqüents sobre la preocupació per l'accidentalitat i exemplaritzant expressament un comportament afí amb la seguretat de cara a que la societat sumi els esforços amb ells per millorar-la.

1. Liderar el Pla de seguretat viària

El Pla de seguretat viària és una eina de primer ordre on es condensa la voluntat política del Govern d'atacar frontalment un dels grans problemes que té plantejats el país. Per assolir els seus objectius el Pla necessita ineludiblement de lideratge polític a nivell de 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 liderarà el Pla que inclou el disseny anual d'una campanya política/mediàtica molt ben planificada, aprofitant els grans esdeveniments anuals de la circulació, i també les campanyes preventives i publicitàries específiques del Servei Català de Trànsit, però també aprofitant els esdeveniments relacionats que es repeteixen anualment (Dia Mundial Sense Alcohol, Dia Mundial de l'OMS, Dia Mundial en record de les Víctimes, Inauguració del Saló de l'Automòbil, etc.) i aprofitant també les circumstàncies polítiques o mediàtiques que en cada ocasió es presentaran.

Agents implicats Departament d'Interior

Programació Contínua

2. Pacte per la seguretat viària amb els governs locals

Reunions polítiques amb les entitats municipalistes de cara a cercar l'adhesió dels ajuntaments fent-los participants de la necessitat de la seva col·laboració en la seguretat viària i en la pacificació de la circulació a les nostres viles i ciutats, com a pas imprescindible i fonamental per assolir els objectius de canvi sociocultural en la ciutadania de Catalunya. Aconseguir que la seguretat viària sigui un dels elements permanents i prioritaris de preocupació en l'agenda tant de la Federació de Municipis de Catalunya com de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques.

Agents implicats Ajuntaments, entitats municipalistes, Departament de Governació i Administracions Públiques i Departament d'Interior

Programació Contínua

3. Elaborar un Pla local de seguretat viària

Elaborar un Pla local de seguretat viària que tingui en compte els trets bàsics i característics de cada un dels municipis catalans. D'acord amb el Programa d'Acció Europeu de Seguretat Viària, proposar que tots els ajuntaments de Catalunya en els seus plens

municipals s'adhereixen al Pla de seguretat viària i es comprometin a fer el seu Pla local de seguretat viària (PLSV) en benefici de tot el país, contribuint així a la creació d'una nova cultura de conducció, circulació i mobilitat. En aquest sentit, s'obriran línies d'ajuts tant tècnics com pressupostaris en cas d'assolir objectius de seguretat viària o per a la realització del Pla municipal de seguretat viària (PMSV) i la seva execució.

En l'elaboració dels PLSV ha d'existir coordinació entre els actors corresponents, així com també amb la Direcció General de Seguretat Ciutadana, dins dels plans que estableix la Llei de seguretat pública de Catalunya.

Agents implicats Ajuntaments, entitats municipalistes, Departament de Governació i Administracions Públiques, Departament d'Interior i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

4. Potenciar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària

La Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària esdevingui com a òrgan de coordinació interdepartamental de l'Administració de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària i faci un acurat seguiment de l'evolució del sistema de trànsit de Catalunya i de la seva accidentalitat.

Potenciar les tasques i funcions de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària com un òrgan viu per superar les previsions legals de només òrgan consultiu i de participació.

Agents implicats Departament d'Interior

Programació Contínua

B. Per reduir l'exposició i prevenir els accidents

Objectiu:

Combatre la indisciplina viària relacionada amb la velocitat excessiva o inadequada, l'excés de l'alcohol i la no utilització dels accessoris de seguretat passiva

Accions:

5. Incrementar els trams de velocitat controlada objectivament
6. Incrementar la qualitat dels controls d'alcoholèmia
7. Realitzar controls d'alcoholèmia exhaustius als conductors implicats en accidents amb víctimes
8. Realitzar controls exhaustius d'alcohol i drogues als conductors morts en accidents de trànsit

Per conduir de forma segura cal que estiguem alerta físicament i mentalment. L'alcohol, les drogues i el cansament contribueixen que hi hagi accidents de trànsit. Les accions que s'exposen a continuació tenen per finalitat la reducció de la indisciplina que actualment existeix entre els conductors catalans pel que fa al consum d'alcohol, l'excés de velocitat i la no utilització dels accessoris de seguretat passiva: cinturó, casc i sistemes de retenció infantil. Es farà especial incidència en els conductors infractors reincidents.

5. Incrementar els trams de velocitat controlada objectivament

Les estadístiques mostren que hi ha una estreta relació entre la velocitat del vehicle i el risc i la severitat dels accidents. En zones urbanes, els vianants són les víctimes dels excessos de velocitat dels vehicles, però a les zones interurbanes les víctimes són els propis conductors i els passatgers dels vehicles. És, per tant, d'interès per a tots els usuaris de la via pública que no s'excedeixi de la velocitat adequada per les condicions existents en cada moment.

L'experiència adquirida al Regne Unit posa de manifest que la instal·lació de càmeres de vigilància automàtiques dona lloc a una reducció de la velocitat mitjana de 9 km/h.

Cal que els radars automàtics de velocitat es situïn als punts de la xarxa viària que registrin una alta sinistralitat relacionada amb l'excés de velocitat, però alhora també cal situar-los als punts on, tot i que no es produeixin molts accidents relacionats amb l'excés de velocitat, es detectin altes velocitats per homogeneïtzar la velocitat dels vehicles, així com als punts on, independentment de les velocitats, un accident podria tenir conseqüències catastròfiques (per exemple, als túnels).

Les càmeres de velocitat són més efectives als llocs on han ocorregut accidents relacionats amb l'excés de velocitat.

L'àrea d'influència es limita a les immediacions d'aquest punt. Es pot assolir una reducció del 50% dels accidents detectats en aquests punts.

Agents implicats	Departament d'Interior (Direcció General de Seguretat Ciutadana) i Servei Català de Trànsit
Indicador 1	Nombre de trams sota control
Valor (2004)	24 trams amb radar fix automàtic Controls amb radars dinàmics (22 radars dels MMEE i 18 de PPLL)
Indicador 2	Controls amb radars dinàmics
Valor (2004)	22 radars dinàmics dels MMEE i 18 de les PPLL
Indicador 3	Nombre de sancions imposades per excés de velocitat
Indicador 4	Nombre de vehicles que excedeixen la velocitat respecte del total de vehicles als punts on es situen els radars
Programació	Contínua

6. Incrementar la qualitat dels controls d'alcoholèmia

Incrementar qualitativament els controls d'alcoholèmia, maximitzant el nombre de resultats positius respecte del total per reduir al màxim l'exposició al risc que suposa conduir sota els efectes de l'alcohol.

Agents implicats	Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra, policies locals i SCT
Indicador	% resultats positius controls d'alcoholèmia preventius
Valor (2003)	3,6%
Programació	Contínua

7. Realitzar controls d'alcoholèmia exhaustius als conductors implicats en accidents amb víctimes

Actualment, el nombre de proves d'alcoholèmies que es realitzen per motiu d'accident encara no ha assolit el nombre de conductors que es veuen implicats en un accident amb víctimes. L'any 2003 s'ha realitzat la prova a un 41,6% del total de conductors implicats en accidents amb víctimes. És important, doncs, estendre aquesta prova al conjunt de conductors que es veuen implicats en un accident de trànsit sempre que la lesivitat de l'accident permeti realitzar la prova al conductor.

Agents implicats	Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra i policies locals
Indicador	% de proves d'alcoholèmia realitzades per motiu d'accident respecte el nombre de conductors implicats en accidents amb víctimes
Valor (2003)	41,6 %
Programació	Contínua

8. Realitzar controls exhaustius d'alcohol i drogues a conductors morts en accidents de trànsit

Acció encaminada a conèixer el nombre de conductors morts que conduïen sota els efectes de l'alcohol i/o drogues al moment de l'accident.

Agents implicats	Departament de Justícia (Institut de Medicina Legal de Catalunya) i Servei Català de Trànsit
Indicador	Resultats de les proves d'alcohol i drogues als conductors morts en accidents de trànsit
Valor (2003)	–
Programació	Contínua

Objectiu:

Fomentar la cooperació municipal en la seguretat viària

(veure també accions 32, 33 i 34)

Accions:

9. Definir i implantar el Pla local de seguretat viària (PLSV) com a eina clau en la gestió de la seguretat viària

10. Estudiar la possibilitat d'implementar línies d'ajut pressupostari als PLSV

9. Definir i implantar el Pla local de seguretat viària (PLSV) com a eina clau en la gestió de la seguretat viària

La ciutat, a causa de la concentració humana i el gran nombre de desplaçaments que realitzen diàriament els seus habitants, té un risc elevat d'ésser l'escenari d'algun tipus d'accident viari.

La circulació de vianants, ciclistes, transport públic i transport privat comparteix a les ciutats i viles un espai limitat, tot i estar regulat per les normes de circulació, les normatives municipals i els senyals viaris. La concurrència d'aquesta mobilitat en un espai reduït fa difícil abordar els accidents de circulació ja que la naturalesa d'aquests accidents és sensiblement diferent dels que es produeixen en altres espais.

Per això, un pas imprescindible per abordar amb majors garanties d'èxit el problema dels accidents de trànsit a les ciutats és l'assumpció del fet de la seva naturalesa.

La no distinció entre seguretat viària urbana i interurbana ha comportat, fins al moment, que tota la legislació existent s'hagi desenvolupat al voltant de l'accidentalitat a les carreteres, la més general, deixant de banda el cas particular de les ciutats.

Com a conseqüència, la major part dels estudis i línies d'investigació que les administracions han dut a terme no contempnen un fet que es constata dia a dia als municipis: l'accidentalitat viària urbana ha de tenir un tracte diferent a la que es produeix a les carreteres, donat que les seves causes i efectes també són diferents (al capítol 2 es mostren les característiques de l'accidentalitat urbana a Catalunya).

Agents implicats Associació Catalana de Municipis i Comarques, Federació de Municipis de Catalunya, Dept. de Governació i Administracions Públiques, Dept. d'Interior (Subdirecció General de Coordinació de les Polícies Locals) i Servei Català de Trànsit

Indicador 1 Nombre de PLSV aprovats
Valor (2003) 1

Indicador 2 Pressupost destinat als PLSV
Valor (2003) –

Programació

- 2005 Definir el Pla local tipus de seguretat viària per als municipis catalans
Conveni entre el Servei Català de Trànsit, la Federació de Municipis de Catalunya i l'Associació Catalana de Municipis i Comarques per fomentar l'elaboració dels PMSV als municipis catalans
- 2006 Fòrum per fomentar l'elaboració dels PMSV
Elaboració dels PLSV a tots els municipis de més de 50.000 habitants (19)
- 2007 Avaluació dels PLSV dels municipis de més de 50.000 habitants per ajustar el Pla local tipus de seguretat viària

10. Estudiar la possibilitat d'implementar línies d'ajut pressupostari als PLSV

El Servei Català de Trànsit estudiarà la possibilitat d'implementar un sistema d'ajuts econòmics als ajuntaments per fomentar la seguretat viària local.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació 2006

Objectiu:

Canviar la distribució modal

Accions:

11. Millora de l'accessibilitat als polígons industrials
12. Augment de l'oferta de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona
13. Implantar carrils BUS-VAO als accessos de Barcelona

Al disseny dels carrers i les carreteres es tenen en compte molts factors, com ara el temps de recorregut, el confort, l'impacte ambiental, el consum energètic, el cost i el planejament territorial a nivell urbà i regional.

La seguretat viària, actualment, no és un factor decisiu en la planificació o en els criteris de disseny de les vies, fora dels conceptes estrictament reglamentaris.

Per tant, la seguretat viària s'ha de tenir en compte, explícitament, en les polítiques de planificació.

És particularment apropiat aplicar aquests criteris en les decisions relacionades amb l'elecció modal, la planificació del sòl, les característiques dels centres de les ciutats i les interaccions entre l'oferta pública i els modes de transport associats a aquesta oferta.

11. Millora de l'accessibilitat als polígons industrials

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques portarà a terme estudis que avaluin l'accessibilitat a diferents polígons industrials de Catalunya per fomentar mitjans de transports més sostenibles i segurs en els desplaçaments a la feina.

A partir dels resultats dels estudis es realitzaran les accions necessàries per millorar les condicions d'accés en aquests mitjans de transport més sostenibles i segurs.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Secretaria per a la Mobilitat)
Indicador	Distribució modal (EMO)
Valor	–
Programació	2005

12. Augment de l'oferta de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona

Durant el proper trienni s'ampliarà l'oferta de transport públic a Catalunya, tal com està programat al Pla director d'infraestructures, com és el cas de la perllongació del Trambaix i del Metro del Llobregat.

Es preveu que aquestes accions permetin un canvi en la distribució modal.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Secretaria per a la Mobilitat)
Indicador 1	IMD
Valor (2004)	–
Indicador 2	Volum de passatgers
Valor (2004)	–
Indicador 3	Distribució modal (EMO)
Valor (2004)	–
Programació	Contínua

13. Implantar carrils BUS-VAO als accessos de Barcelona

El carril BUS-VAO (carril d'ús exclusiu per a autobusos i vehicles d'alta ocupació) és una mesura que potencia l'alta ocupació dels vehicles i millora la velocitat comercial dels autobusos interurbans en accedir a les ciutats.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Secretaria per a la Mobilitat)
Indicador	km de carril
Valor (2004)	0
Programació	2006

Objectiu:

Canvis i adaptacions en l'àmbit legal

Accions:

14. Implementar el permís per punts i intercanvi de dades amb la Direcció General de Tráfico
15. Desenvolupar el Reglament general de carreteres per incorporar les auditories viàries
16. Proposar reformes del Codi penal
17. Proposar reformes a la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària

14. Implementar el permís per punts i intercanvi de dades amb la Direcció General de Tráfico

La reincidència indica la insolidaritat d'alguns conductors que, a més de burlar reiteradament la llei, posen en perill la resta dels conductors. Per això calen accions per corregir-la.

A Catalunya, l'any 2003 25.191 conductors van ésser denunciats més de 3 vegades, 768 d'ells més de 10 vegades (veure taula de reincidents al capítol 2, *d'Estat actual de la seguretat viària a Catalunya*).

Amb la instauració del permís per punts es pot aconseguir unes mesures associades a la reducció dels accidents, com ha quedat palès en els altres països de la UE on s'ha instaurat. Els beneficis es poden resumir en els següents punts:

- L'avaluació constant a la que obliga provoca una millora en l'actitud i el comportament dels conductors al volant.
- Responsabilitzar el conductor mitjançant una gradació d'advertències i sancions: es permet l'error aïllat, però es reforcen les conseqüències per als reincidents.
- A diferència de la simple sanció econòmica, el permís per punts té la mateixa incidència en tots els conductors, independentment de la seva disponibilitat econòmica.
- Associar el sistema repressiu com un element essencial de la prevenció.
- Possibilitat d'establir un sistema de recuperació de punts (rehabilitació de conductes imprudents i temeràries) mitjançant la gestió i el desenvolupament de cursos de reciclatge.

Es realitzaran les accions necessàries per garantir l'intercanvi de dades d'infractors entre el Servei Català de Trànsit i l'Administració central (Direcció General de Tráfico).

Agents implicats	Servei Català de Trànsit
Indicador 1	Implantació del permís per punts
Indicador 2	Nombre d'infractors reincidents anuals (més de 10 denúncies)
Valor (2003)	768 infractors
Programació	2005

15. Desenvolupar el Reglament general de carreteres per incorporar les auditories viàries

Les auditories de seguretat viària són estudis d'impacte de la seguretat viària a les infraestructures existents i en la fase de planificació dels projectes d'urbanisme, transport i infraestructures.

Amb la modificació del Reglament es podrà dur a terme l'acció 26, de realització de les auditories de seguretat viària, assegurant que totes les vies es tracin i es posin en funcionament d'acord amb els principis de la seguretat viària.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit
Programació	2005

16. Proposar reformes del Codi penal

El Servei Català de Trànsit proposarà al govern estatal la reforma del Codi penal per agreujar les penes que es refereixen al consum d'alcohol i altres drogues, l'excés de velocitat, la conducció sense el permís de conduir i la manipulació del tacògraf com un delictes de risc.

Agents implicats	Departament d'Interior i Servei Català de Trànsit
Programació	2005

17. Proposar reformes a la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària

L'actual redactat de la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària planteja la necessitat d'introduir diverses esmenes, tant per fer més efectives les polítiques de seguretat viària com per reforçar les competències executives de les comunitats autònomes.

Agents implicats	Departament d'Interior i Servei Català de Trànsit
Programació	2005

Objectiu:

Formació i educació viària en la seguretat viària i la mobilitat segura

Accions:

18. Introducció de l'educació per a la mobilitat segura com a contingut obligatori dels nous currículums escolars
19. Analitzar i avaluar l'educació i la formació viària
20. Desenvolupar el marc d'educació i formació viària
21. Formar i informar els educadors viaris
22. Formar formadors viaris i directores d'autoescola
23. Educació d'infants, joves i adults
24. Mobilitat segura relacionada amb el món laboral

La formació i l'educació per a la mobilitat segura són fonamentals per reduir els accidents de trànsit i les seves conseqüències. S'han iniciat dues grans línies de treball que ens han de permetre arribar a una millora de la seguretat i que es desenvoluparan al llarg d'aquest trienni:

- Els factors de risc i les mesures preventives, que es basa a detectar aquells elements que per a una persona determinada incrementen el risc (per exemple, l'alcohol o la velocitat) i a proposar una intervenció educativa basada a informar, posar les bases per als hàbits i treballar emocions i actituds amb la finalitat de canviar aquells comportaments que causen inseguretat.
- La línia marcada per la *Guia d'educació per a la mobilitat segura* (GEMS), que centra quatre grans àmbits d'intervenció. Es tracta dels factors personals de risc, que són els següents:
 - Percepció del risc
 - Possibles influències
 - Consciència d'un mateix
 - Adaptabilitat

Tot el desenvolupament de l'educació i la formació viària impulsada pel Servei Català de Trànsit parteix de l'aplicació d'una o altra línia en funció de les necessitats.

18. Introducció de l'educació per a la mobilitat segura com a contingut obligatori dels nous currículums escolars

Desplegament dels nous currículums escolars tenint en compte la introducció de l'educació per a la mobilitat segura a cada etapa educativa. Es tracta d'integrar els continguts d'educació per a la mobilitat segura en les àrees comunes de socials a l'educació primària i a la secundària obligatòria, formant part dels continguts d'educació per a la ciutadania.

Agents implicats Departament d'Educació

Programació Contínua

19. Analitzar i avaluar l'educació i la formació viària

Es tracta de dues propostes diferents: l'una centrada a conèixer millor la situació de l'educació per a la mobilitat segura i la formació viària a Catalunya amb l'objectiu d'obrir noves possibilitats de millorar la seguretat; l'altra, d'aprofundiment en els aspectes formals i de contingut de l'educació i formació en altres països.

Totes dues línies tindran en la Càtedra d'educació i formació viària un fòrum de debat permanent.

Agents implicats Departament d'Educació, Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

20. Desenvolupar el marc d'educació i formació viària

Es realitzaran accions diverses que permetin fer arribar les línies de treball a les institucions, entitats i persones que poden dissenyar o impulsar intervencions educatives. Amb aquesta finalitat s'inicien activitats de presentació per difondre aquests conceptes, però sobretot es preveuen campanyes de sensibilització adreçades a mobilitzar tots aquells recursos existents. L'eina fonamental per a una millora sostinguda serà el web d'educació per a la mobilitat segura.

Agents implicats Departament d'Educació, Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació, Departament de la Presidència (Secretaria General de Joventut) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

21. Formar i informar els educadors viaris

S'oferiran diversos cursos i activitats per permetre un millor coneixement, més informació o fins i tot especialització als professionals interessats. D'una banda, es treballarà en el major aprofundiment en temes concrets com el lleure, la gent gran o la formació de formadors, amb la publicació de materials. De l'altra, s'ampliarà l'oferta formativa de cursos d'educació per a la mobilitat segura a un ventall d'agents educatius (monitors de la policia, professorat, funcionaris, monitors de lleure...).

Agents implicats Departament d'Educació, Departament de la Presidència (Secretaria General de Joventut), Departament de Benestar i Família, Departament d'Interior (Escola de Policia de Catalunya) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

22. Formar formadors viaris i directores d'autoescola

La tendència actual de formar a les autoescoles per a l'obtenció del permís de conduir i de la llicència de conducció fa necessari un canvi cultural que prioritzi el tractament de la seguretat viària per sobre d'altres continguts. Per satisfer aquesta demanda, el Servei Català de Trànsit desenvoluparà cursos per a professors de formació viària i cursos per a directores que tinguin com a prioritat bàsica el desenvolupament de la seguretat viària.

A més, la realització de cursos de perfeccionament per a la realització de sessions de sensibilització permetrà arribar a través dels professors formats a un elevat percentatge d'alumnes inscrits a les autoescoles, la qual cosa facilitarà que hi hagi un canvi directe sobre els continguts que es tracten.

Agents implicats Càtedra SCT - Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

23. Educació d'infants, joves i adults

Es preveu desenvolupar materials diversos que permetin millorar la seguretat en la mobilitat. Amb el marc teòric existent s'intentarà evolucionar cap a recursos que, pel seu disseny i caràcter ludicoeducatiu, puguin arribar als destinataris (infants, joves, adults, gent gran, ciclistes, mares i pares). Aquests recursos es posaran a disposició dels formadors (monitors, mestres i professors, educadors de lleure, formadors d'adults...), amb la finalitat de potenciar la seva eficàcia.

A banda, s'incidirà en aquelles línies d'educació viària pràctica que acostin la mobilitat als usuaris: prenent com a base la GEMS s'oferiran experiències amb la bicicleta i el ciclomotor. També es treballaran com a recurs els testimonis d'accidentats, en col·laboració amb entitats que treballen amb persones que pateixen les conseqüències dels accidents de trànsit.

Agents implicats Departament de Benestar i Família, Departament d'Educació, Departament de la Presidència (Secretaria General de Joventut), Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació, Departament de Medi Ambient i Habitatge i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

24. Mobilitat segura relacionada amb el món laboral

L'entorn professional és un àmbit important per a l'educació per a la mobilitat segura, per les repercussions que té sobre tots els usuaris de la via pública. Per això, el Pla preveu treballar en el transport de mercaderies i viatgers (amb especial rellevància del transport escolar), tant des de la informació com de la formació i sensibilització. D'altra banda, es continuaran impulsant intervencions que redueixin els riscos laborals de la mobilitat, ja sigui a través de la formació general en màsters de riscos laborals o de la sensibilització de les empreses per buscar la seva col·laboració en programes preventius.

També s'estudiarà la possibilitat de modificar la normativa actual de manera que els conductors professionals rebin una formació prèvia específica (en àmbits de seguretat viària, temps de conducció i descans, planificació de viatges, estiba i càrrega de vehicles...) per exercir i desenvolupar la seva activitat.

Agents implicats Departament de Treball i Indústria, Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Direcció General de Ports i Transports) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

Objectiu:

Millora de la seguretat de les infraestructures viàries

Accions

25. Seguiment dels TCA's (identificació i plans d'actuació)
26. Realitzar auditories de seguretat viària
27. Continuar la classificació de la xarxa viària segons EuroRAP
28. Fomentar la implantació de mesures de pacificació del trànsit
29. Estudiar la senyalització viària a Catalunya

25. Seguiment dels TCA's (identificació i plans d'actuació)

Cal detectar totes aquelles zones de concentració d'accidents existents a la xarxa de carrers i carreteres de Catalunya, de manera que progressivament i sostinguda es puguin procedir a la seva eliminació. A causa de l'obligada progressivitat de l'acció, mentrestant caldrà classificar, segons paràmetres de seguretat viària, tota la xarxa per tal de prioritzar les actuacions i d'oferir la informació adient als usuaris.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit
Indicador 1	Nombre de TCA's arranjats
Indicador 2	Nombre de víctimes abans/ després a cada tram arranjat
Programació	Contínua

26. Realitzar auditories de seguretat viària

Requeriment d'estudis d'impacte de la seguretat viària en la fase de planificació de projectes d'urbanisme, transport i infraestructures viàries.

A nivell estratègic, les implicacions de seguretat a noves carreteres i projectes de trànsit poden sorgir mitjançant les anomenades "tècniques d'escenari". Aquesta tècnica es basa en què per a cada tipus de carretera hi ha diferents historials de seguretat dependent dels volums de trànsit i d'altres factors. Modelant el tipus de carretera, els volums de trànsit i els paràmetres d'indicadors de la seguretat viària es pot calcular l'impacte de les diferents alternatives que es proposin.

Es durà a terme un curs d'auditors de seguretat viària per formar persones qualificades en aquest àmbit.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Servei Català de Trànsit i Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)
Indicador 1	Nombre d'auditories realitzades
Programació	Contínua

27. Continuar la classificació de la xarxa viària segons EuroRAP

El programa EuroRAP mesura la qualitat de la xarxa viària en funció d'uns criteris unificats a nivell europeu, relacionant 2 paràmetres: accidentalitat i intensitat de trànsit. Aquest mètode de treball permet posar en relleu els trams on el risc d'accident és més elevat.

Des del 2001 s'ha dut a terme la classificació de la xarxa viària catalana i es continuarà actualitzant durant el proper trienni.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit
Indicador	Longitud de la xarxa classificada:
Valor (2002)	6.356 km
Programació	Contínua

28. Fomentar la implantació de mesures de pacificació del trànsit

La implantació d'elements reductors de la velocitat a la calçada, per exemple, és una mesura de pacificació del trànsit cada cop més emprada a les vies públiques catalanes. L'acció s'encamina a fomentar aquest tipus de mesures de baix cost que milloren la seguretat viària a determinats punts.

Agents implicats	Ajuntaments, Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit
Programació	Contínua

29. Estudiar la senyalització viària a Catalunya

Cal estudiar la percepció que els conductors tenen de les senyals viàries per avaluar la seva efectivitat pel que fa a la seguretat viària.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit
Programació	Contínua

Objectiu:

Conscienciar la ciutadania

Accions

30. Campanyes preventives publicitàries contra la velocitat excessiva o inadequada, l'excés de l'alcohol o el no ús dels elements de seguretat passiva
31. Accions mediàtiques específiques de seguretat viària
32. Avaluació permanent i contínua de les campanyes publicitàries
33. Enviar informació sobre la inseguretat viària de la infracció comesa

30. Campanyes preventives publicitàries contra la velocitat excessiva o inadequada, l'excés de l'alcohol o el no ús dels elements de seguretat passiva

Les campanyes publicitàries del Servei Català de Trànsit s'orientaran a les causes dels accidents i a les situacions que generen més risc a la circulació: la velocitat, el consum d'alcohol i les mesures de seguretat passiva.

Agents implicats Departament de la Presidència (Secretaria de Comunicació), Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

31. Accions mediàtiques específiques de seguretat viària

Les campanyes publicitàries aniran acompanyades d'accions concretes i permanents que reforçaran el missatge central. També es realitzaran altres accions puntuals pel Dia Mundial Sense Alcohol, el Saló de la Infància i la Joventut, el Dia Mundial de la Seguretat Viària, etc.

Agents implicats Departament de la Presidència (Secretaria de Comunicació) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

32. Avaluació permanent i contínua de les campanyes publicitàries

Cal que totes les campanyes i accions que es duen a terme siguin avaluades.

L'avaluació permet conèixer la repercussió del missatge de la campanya als ciutadans per poder planificar les següents campanyes.

Agents implicats Departament de la Presidència (Secretaria de Comunicació) i Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

33. Enviar informació sobre el risc de la inseguretat viària de la infracció comesa

Sovint els conductors i conductores perceben les sancions com a recaptacions de l'Administració. Una acció de conscienciació cap als infractors serà adjuntar amb l'enviament de la notificació de la denúncia un full informatiu del risc i les conseqüències per a la seguretat viària de la infracció comesa en concret.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

C. Per reduir l'impacte de l'accident

Objectiu

Reduir les conseqüències de l'accident

Accions

34. Incorporar la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva
35. Estudi que dictamini quines són les accions a realitzar per reduir el temps i millorar la qualitat d'assistència a les víctimes

Encara que el cost de l'assistència sanitària a les víctimes d'accident és més gran que el que suposa el càncer i les malalties cardiovasculars, l'atenció i esforç dedicats pels polítics i la comunitat mèdica a l'assistència sanitària de les víctimes de trànsit han estat desproporcionadament baixos.

La prevenció sempre serà la solució ideal a la problemàtica dels accidents de trànsit, però un sistema posttraumàtic efectiu és essencial per tal de tractar la víctima.

34. Incorporar la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús dels sistemes de seguretat passiva

La millora de la protecció dels ocupants del vehicle ha estat substancial al llarg de les últimes dècades. S'estima que si tots els cotxes fossin dissenyats amb proteccions envers l'impacte iguals al millor disseny dins la seva classe, es podrien evitar el 50% de les víctimes mortals i greus. El cinturó de seguretat i el casc redueixen en un 50% la gravetat de les lesions. Es farà especial incidència en els usuaris dels seients del darrera dels vehicles pel que fa a l'ús dels sistemes de seguretat passiva.

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 2003 a Catalunya un 18,2% de les víctimes d'accident de cotxe no portaven cinturó de seguretat en el moment de l'accident, un 16% de les víctimes d'accidents en carretera i un 21% de les víctimes d'accidents 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 un nen que per a un adult.

El 4,5% de les víctimes d'accidents a Catalunya el 2003 en vehicles de 2 rodes anaven sense casc, un 4% en zona urbana i un 11% en zona interurbana.

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. L'acció pretén establir una metodologia nova per augmentar l'ús dels sistemes de seguretat passiva. Es tracta d'establir onades denunciadores intensives durant un període de temps determinat (mínim 2 setmanes) diverses vegades l'any (mínim 3 cops l'any) per augmentar l'ús dels sistemes de seguretat passiva.

Agents implicats	Policia de Generalitat–Mossos d'Esquadra, policies locals i Servei Català de Trànsit
Indicador 1	Nombre de víctimes d'accident de trànsit sense accessoris de seguretat respecte del total de víctimes
Valors (2003)	cinturó: 18,2% casc: 4,5% sistemes de retenció infantil (víctimes de 0 a 3 anys): 34%
Indicador 2	Nombre de sancions per no dur els accessoris de seguretat
Valors (2003)	cinturó: 28.206 casc: 5.423
Programació	Contínua

35. Estudi que dictamini quines són les accions a realitzar per reduir el temps i millorar la qualitat d'assistència a les víctimes

Les conseqüències fisiològiques de les víctimes han d'ésser minimitzades mitjançant sistemes de notificació d'accidents més àgils i serveis mèdics i de rehabilitació més efectius. Una correcta gestió dels accidents després de l'impacte és un determinant crucial de l'oportunitat i 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.

Es realitzarà un estudi per avaluar la situació actual i analitzar les mesures a prendre per reduir el temps d'assistència a les víctimes.

Agents implicats	Departament de Salut, Departament d'Interior
Programació	2005

D. Per millorar els sistemes d'informació

Objectiu:

Millorar els sistemes d'informació de trànsit

Accions

36. **Compartir i intercanviar dades de mobilitat amb els diferents agents**
37. **Homogeneïtzar i coordinar la presa de dades de mobilitat i velocitat entre els diferents actors**
38. **Intercanviar dades d'infractors amb els països del nostre entorn**
39. **Compartir i intercanviar dades d'accidents amb ajuntaments i companyies asseguradores**

Les accions encaminades a la millora dels sistemes d'informació d'accidentalitat i mobilitat, si bé no estan directament relacionades amb la reducció de l'accidentalitat, sí que són necessàries per a la identificació i avaluació contínua del desenvolupament del Pla.

36. Compartir i intercanviar dades de mobilitat amb els diferents agents

Creació d'una base de dades de mobilitat que permeti intercanviar dades entre els diferents agents que recullen informació.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit, titulars de carreteres i concessionàries d'autopistes
Programació	
2005	Crear la base de dades
2006	Actualitzar la base de dades
2007	Actualitzar la base de dades

37. Homogeneïtzar i coordinar la presa de dades de mobilitat i velocitat entre els diferents actors

Actualment, els agents que recullen informació del trànsit a la xarxa viària catalana ho fan de forma independent i amb les finalitats pròpies de cada un.

Amb aquesta acció es pretén iniciar una col·laboració entre el Servei Català de Trànsit, els ajuntaments, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Ministeri de Foment i les diputacions perquè les dades que es prenen s'utilitzin també per a la millora de la seguretat viària i la gestió del trànsit.

Paràmetres d'intensitats horàries o estacionals, distribucions horàries de velocitats, així com el seguiment de les dades durant dates especials com Nadal

o els ponts poden ser de molta utilitat per a l'anàlisi de l'accidentalitat a Catalunya.

D'aquesta forma, es podria conèixer millor el comportament dels usuaris i detectar actituds que actualment es desconeixen.

Agents implicats	Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit, titulars de carreteres i concessionàries d'autopistes
Programació	
2005	Crear una base d'obtenció homogènia de dades de mobilitat i velocitat
2006	Crear la base de dades de mobilitat i velocitat
2007	Actualitzar la base de dades de mobilitat i velocitat

38. Intercanviar dades d'infractors amb els països del nostre entorn

Creació d'un procés pilot d'intercanvi de dades d'infractors seguint la metodologia establerta en el projecte europeu VERA-2. A més, el Servei Català de Trànsit pretén participar en la continuació d'aquest projecte amb l'objectiu d'estudiar protocols d'intercanvi de dades.

Agents implicats	Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra, policies locals i Servei Català de Trànsit
Programació	
2005	Crear la base de dades
2006	Actualitzar la base de dades
2007	Actualitzar la base de dades

39. Compartir i intercanviar dades d'accidents amb ajuntaments i companyies asseguradores

Amb l'entrada en funcionament del nou qüestionari estadístic d'accidents (nou formulari) es facilitarà la presa de dades de l'accident per part de les policies de trànsit.

El Servei Català de Trànsit crearà una base de dades d'accidents que intercanviarà amb els ajuntaments.

S'incorpora el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) com agent implicat per tal de tenir incidència en la millora de la seguretat viària en les zones rurals.

Agents implicats	Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra, policies locals, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Departament d'Interior (Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil), Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca i Servei Català de Trànsit
Programació	
2005	Crear la base de dades
2006	Actualitzar la base de dades
2007	Actualitzar la base de dades

E. De recerca i investigació

Objectiu:

Investigar la seguretat viària

Accions

40. Estudi de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana en les circumstàncies espai - temps
41. Anàlisi de la velocitat dels vehicles a la xarxa viària catalana per tipus de vies i tipus de vehicles
42. Creació de grups interdisciplinaris per analitzar l'accidentalitat a cada àmbit territorial
43. Estudi comparatiu de models de gestió del trànsit
44. Estudi de possible implantació dels sistemes intel·ligents de limitació de la velocitat a Catalunya
45. Estudi de recerca EuroNCAP de seguretat dels vehicles: evolució del parc de vehicles i dels vehicles implicats en accidents
46. Estudi comparatiu de recursos destinats a la seguretat viària i de la seva gestió a d'altres països membres de la UE
47. Participar en el projecte SUNflower
48. Estudi de la influència de les drogues i estupefaents en la conducció
49. Estudi del contingut de les sentències per delictes contra la seguretat en el trànsit
50. Estudi de noves propostes de canvis, adaptacions i modificacions legals
51. Estudi comparatiu de les normatives de trànsit
52. Estudi sobre les mesures per reduir els accidents amb fauna salvatge
53. Estudi comparatiu de l'impacte de la informació viària en la reducció de la sinistralitat
54. Estudi per analitzar el nombre de conductors i conductores que condueixen sota els efectes de l'alcohol

El valor de la recerca es basa en un estudi sistemàtic de dades ben recollides que permetin entendre cada element del problema de la seguretat viària. D'aquesta manera es poden preveure solucions efectives i promocionar la seva futura implementació.

La recerca es dedicarà a establir la definició de l'escenari que volem pel futur, així com les accions intermèdies per aconseguir-ho. Aquesta s'ha de recollir en tres pilars fonamentals: el tecnològic, el jurídic i l'econòmic.

Ha de permetre, doncs, fixar els objectius i els mètodes per assolir un model de mobilitat amb zero defectes, aprofitant les sinèrgies que es puguin produir entre el mercat emergent de les tecnologies de la informació i els diferents actors implicats en el trànsit. També ha de permetre a l'Administració prendre part i posició respecte el model final de mobilitat, així com fer-lo assolible en un període raonable de temps.

40. Estudi de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana en les circumstàncies espai - temps

Per poder fer un seguiment dels objectius del Pla de seguretat viària i elaborar altres estudis de sinistralitat, cal conèixer en detall la mobilitat a Catalunya, tant en vehicle com a peu.

La mobilitat s'expressa normalment en vehicle quilòmetre i en persona quilòmetre. Hi ha diferències en l'exposició al risc per als diversos grups de ciutadans: gènere, edat, origen i destinació, mitjà de transport...

Per conèixer el risc de cada grup d'usuaris cal recollir i actualitzar les dades d'aforaments i enquestes de mobilitat.

L'estudi permetrà establir una metodologia i les bases per a l'estimació dels quilòmetres realitzats per cada grup d'usuaris a les vies urbanes i interurbanes de Catalunya.

Agents implicats Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra i Servei Català de Trànsit

Programació

- 2005 Estudi de metodologia i creació de bases
- 2006 Actualització
- 2007 Actualització

41. Anàlisi de la velocitat dels vehicles a la xarxa viària catalana per tipus de vies i tipus de vehicles

Les estadístiques i els estudis realitzats sobre l'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.

El risc s'incrementa amb l'augment de la velocitat perquè disminueix el temps de reacció del conductor davant una variació de les condicions de circulació i també perquè intervé en la dinàmica del vehicle, per exemple, incrementant la distància de frenada. La severitat també augmenta com a conseqüència de l'increment de l'energia cinètica del vehicle, que varia amb el quadrat de la velocitat, en transformar-se en treball de deformació en el xoc del vehicle.

L'estudi definirà un Pla de control de les velocitats de circulació a la xarxa bàsica de Catalunya, que es concretarà en el pla d'instal·lació de càmeres de detecció automàtica d'infractors de velocitat (veure acció 5) i en el seu seguiment per tal d'avaluar l'impacte i l'efectivitat de la mesura.

Agents implicats Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra i Servei Català de Trànsit

Programació

- 2005 Anàlisi de la velocitat per tipus de vies i tipus de vehicles
- 2006 Actualització
- 2007 Actualització

42. Creació de grups interdisciplinaris per analitzar l'accidentalitat a cada àmbit territorial

Aquesta acció s'encamina a l'anàlisi de l'accidentalitat a cada divisió territorial mitjançant la creació de grups de treball interdisciplinaris. Caldrà establir una metodologia sistematitzada per analitzar acurada-

ment una mostra significativa d'accidents amb víctimes amb l'objectiu de disposar de més informació que la que actualment aporten els comunicats d'accident.

Agents implicats Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Servei Català de Trànsit

Indicador

Nombre d'accidents analitzats

Programació

Contínua

43. Estudi comparatiu de models de gestió del trànsit

Es realitzarà un estudi per comparar amb altres països les funcions i l'estructura dels centres de control del trànsit.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació 2006

44. Estudi de possible implantació dels sistemes intel·ligents de limitació de la velocitat a Catalunya

Els sistemes intel·ligents de limitació de la velocitat són una aplicació en telemàtica que està en ple desenvolupament. Es basa en la interacció entre el vehicle i l'entorn i la seva essència és limitar la velocitat dels vehicles d'una forma intel·ligent mitjançant una intervenció tècnica sobre el vehicle. Un aparell en el vehicle rep informació sobre la velocitat màxima o recomanada de l'entorn i reacciona.

L'any 2004 el Servei Català de Trànsit va impulsar la realització de la primera prova pilot que es feia a l'Estat espanyol d'implantació d'aquests sistemes de limitació de velocitat a vehicles particulars. La prova es va realitzar a 20 conductors/ores i els resultats foren molt positius per a la millora de la seguretat viària.

Aquesta acció pretén analitzar les possibilitats d'implantar sistemes intel·ligents de control de la velocitat als conductors catalans, ja sigui voluntàriament, per conductors professionals o per infractors de velocitat.

Agents implicats Departament de Treball i Indústria i Servei Català de Trànsit

Programació

Contínua

45. Estudi de recerca EuroNCAP de seguretat dels vehicles: evolució del parc de vehicles i dels vehicles implicats en accidents

La iniciativa NCAP va néixer al Regne Unit el 1995 i es va estendre a la resta d'Europa: Europe New Car Assessment Program (EuroNCAP). Es tracta de sotmetre els nous models de vehicles a proves de xoc més estrictes que les exigides per la legislació actual. Els resultats són publicats per informar als consumidors sobre vehicles que han obtingut més puntuació i, d'aquesta manera, pressionar els fabricants que han obtingut pitjors resultats perquè augmentin la seguretat dels seus vehicles.

L'estudi pretén establir el grau de penetració que aquesta classificació ha tingut entre els consumidors per avaluar el grau d'importància que els compradors de vehicles atorguen a la seguretat del vehicle. També es compararan els vehicles que es veuen implicats en accidents de trànsit amb la classificació per comprovar les hipòtesis de vehicles més segurs.

Agents implicats	Departament de Treball i Indústria i Servei Català de Trànsit
Indicador	Nombre de vehicles que compleixin les proves de xoc de vianants sobre el total de vehicles del parc
Programació	
2005	Estudi de recerca de la seguretat dels vehicles
2006	Actualització
2007	Actualització

46. Estudi comparatiu de recursos destinats i gestió de la seguretat viària a altres països membres de la UE

Els índexs d'accidentalitat més baixos es troben a països que fa temps que han fet un abordatge polític global, integral i multidisciplinari del problema. No redueixen el problema a un organisme administratiu, per molt potent que sigui. La gestió es realitza des del Govern, implicant i coordinant tots els actors i institucions i creant una xarxa de cooperació amb la indústria, les institucions privades i associacions ciutadanes concernides.

L'estudi ha de servir per conèixer com s'estructura la gestió de la seguretat viària a altres països europeus, així com els recursos, tant humans com materials, que s'hi destinen.

Agents implicats	Servei Català de Trànsit
Programació	2005-2006

47. Participar en el projecte SUNflower

Continuant amb el projecte iniciat l'any 2004, el Servei Català de Trànsit participa en el projecte europeu SUNflower-Plus 6, en el qual també participen Suècia, el Regne Unit, els Països Baixos, Grècia, Portugal, la República Txeca, Hongria i Eslovènia. Aquest projecte és la continuació del projecte inicial SUNflower liderat per Suècia, el Regne Unit i els Països Baixos, els 3 països amb estadístiques d'accidentalitat més baixes d'Europa. El projecte aprofita la metodologia utilitzada en el projecte anterior, ampliant-la per examinar les característiques dels nous grups de països i desenvolupar nous estudis de casos, com els conductors novells i la lluita contra l'excés de velocitat.

Agents implicats	Servei Català de Trànsit
Programació	2005

48. Estudiar la influència de les drogues i estupefaents en la conducció

Analitzar i determinar els efectes que les substàncies psicotròpiques tenen sobre les persones en la conducció de vehicles a motor, per tal que, d'una banda, i a través de la simptomatologia, es pugui determinar la substància i, de l'altra, es coneguin els efectes que aquestes poden tenir sobre el conductor i el seu estat d'ànim. I, tenint en compte els resultats d'aquests estudis, plantejar al Govern de l'Estat les modificacions legislatives necessàries.

Agents implicats	Departament de Salut i Servei Català de Trànsit
Programació	2005

49. Estudi del contingut de les sentències per delictes contra la seguretat en el trànsit

Analitzar i estudiar les sentències judicials (condemnatòries i no condemnatòries) motivades per actuacions de trànsit, bàsicament englobades dins del capítol IV del títol XVII del Codi penal.

Agents implicats	Departament d'Interior (Direcció General de Seguretat Ciutadana), Servei Català de Trànsit i Departament de Justícia
Programació	2005

50. Estudi de noves propostes de canvis, adaptacions i modificacions legals

Estudiar noves propostes de possibles canvis, adaptacions i modificacions de la normativa vigent pel que fa, entre d'altres, al tractament dels conductors infractors reincidents i al control de les curses il·legals.

Agents implicats Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra, policies locals i Servei Català de Trànsit

Programació 2005 - 2006

51. Estudi comparatiu de les normatives de trànsit

Estudiar comparativament l'evolució i la incidència que les normatives sobre el trànsit de diferents països han tingut en la reducció de la sinistralitat.

Agents implicats Departament d'Interior (Direcció General de Seguretat Ciutadana) i Servei Català de Trànsit

Programació 2005 – 2006

52. Estudi de les mesures necessàries per reduir els accidents amb fauna salvatge

Estudiar les possibles mesures a implantar per contribuir a la reducció dels accidents provocats per la invasió d'animals salvatges a les vies de la xarxa viària catalana.

Agents implicats Departament de Medi Ambient i Habitatge, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Servei Català de Trànsit

Programació 2005

53. Estudi comparatiu de l'impacte de la informació viària en la reducció de la sinistralitat.

Estudiar l'evolució i la incidència que la informació viària té en la reducció de la sinistralitat en els països del nostre entorn.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació 2005 - 2006

54. Estudi per analitzar el nombre de conductors i conductores que condueixen sota els efectes de l'alcohol

Els controls preventius d'alcoholèmia, a més de tenir un caràcter dissuasiu i sancionador, han de ser indicadors de la magnitud del problema, és a dir, han de ser representatius del comportament dels conductors a l'hora de conduir i beure. Perquè això sigui possible, cal que una part d'aquests controls es realitzi de forma aleatòria, tant en l'espai com en el temps. D'aquesta forma, es produirà un efecte positiu per a la seguretat viària, transmetent als conductors el missatge de què no s'ha de beure i conduir mai, reforçat pel fet que en qualsevol moment poden ser sotmesos a un control d'alcoholèmia.

Si s'opta per fer un percentatge dels controls preventius aleatoris (50-60%), caldrà marcar aquests controls com a tals, per diferenciar-los de la resta, cosa que comportarà modificacions de procediment i de bases de dades.

Agents implicats Policia de la Generalitat– Mossos d'Esquadra, policies locals i Servei Català de Trànsit

Indicador % controls d'alcoholèmia preventius aleatoris respecte del total de controls preventius

Valor –

Programació Contínua

F. Per la gestió i execució del Pla

Objectiu:

Assegurar el compliment dels objectius i avaluació contínua del Pla

Accions

55. Lideratge i gestió política del Pla
56. Implicació de tots els actors clau
57. Creació de l'Observatori de la Seguretat Viària
58. Avaluació semestral i anual

55. Lideratge i gestió política del Pla

La Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària esdevingui com a òrgan de coordinació interdepartamental de l'Administració de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària i faci un acurat seguiment de l'evolució del sistema de trànsit de Catalunya i de la seva accidentalitat.

Potenciar les tasques i funcions de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària com un òrgan viu per superar les previsions legals de només òrgan consultiu i de participació.

Agents implicats Departament d'Interior

Programació Contínua

56. Implicació de tots els actors clau

Planificar i dur a terme reunions periòdiques amb tots els actors clau concernits en la seguretat viària

- Autoritats locals
- DGT i altres institucions autonòmiques
- Concessionàries d'autopistes
- Titulars de les vies
- Policia
- Judges, magistrats i fiscals
- Periodistes i mitjans de comunicació
- Universitats i centres d'investigació
- Consultores del ram
- Institucions europees del ram
- Altres partners europeus
- Indústria automobilística
- Associacions de víctimes
- Clubs de conductors (catalans, estatals i internacionals)
- Sector productor vinícola i relacionat (mitjançant el DARP)
- Asseguradores, etc.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació Contínua

57. Creació de l'Observatori de la Seguretat Viària

Crear l'Observatori de la Seguretat Viària com a eina de suport al seguiment i a l'avaluació contínua dels objectius del Pla de seguretat viària i a la reconducció d'aquests. A més, ha de nodrir dades sobre l'accidentalitat, la mortalitat i la morbiditat, així com realitzar estudis estadístics de seguretat viària.

Agents implicats Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Departament de Salut i Departament d'Interior (Servei Català de Trànsit)

Programació Contínua

58. Avaluació semestral i anual

Avaluar els efectes de les actuacions del PSV 2005-2007, especialment on el Servei Català de Trànsit té la responsabilitat exclusiva.

A partir dels resultats actuals sobre accidentalitat i lesivitat dels accidents i per mitjà dels indicadors establerts en aquest Pla, l'Oficina del Pla de Seguretat Viària elaborarà un informe cada sis mesos on s'analitzarà el compliment dels objectius fixats.

El Pla és un document dinàmic que cal avaluar i actualitzar de forma contínua. Tant en el cas que s'etiquin o no assolint les fites, es proposaran les accions per tal d'ajustar el Pla i actualitzar-lo.

Aquest informe s'haurà de presentar a la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària i a la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.

Desenvolupar directrius per a l'avaluació del Pla de seguretat viària 2005-2007.

Introduir una fase d'avaluació en cada actuació inclòs els programes d'activitats per a seguretat viària a Catalunya.

Redactar un informe d'avaluació semestral de l'avanç del PSV 2005-2007 i el grau de compliment dels seus objectius.

Agents implicats Servei Català de Trànsit

Programació

2006 gener: avaluació del Pla i informe d'actualització

2007 gener: avaluació del Pla i informe d'actualització

desembre: avaluació del Pla



Quadre resum de les actuacions



QUADRE RESUM DE LES ACTUACIONS

ESTRATÈGIES	ACCIONS	AGENTS IMPLICATS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓ
A. Eixos polítics d'actuació					
Canvi cultural	<ol style="list-style-type: none"> Lideratge del Pla de seguretat viària Pacte per a la seguretat viària amb els governs locals Elaborar un Pla local de seguretat viària Potenciar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la millora de la Seguretat Viària 	<p>D. Interior</p> <p>Ajuntaments, entitats municipals, D. Governació i Administracions Públiques, i D. Interior</p> <p>Ajuntaments, entitats municipals, D. Governació i Administracions Públiques, D. Interior i SCT</p> <p>D. Interior</p>		<p>Continua</p> <p>Continua</p> <p>Continua</p> <p>Continua</p>	
B. Per reduir l'exposició i prevenir els accidents					
Combatre la indisciplina viària relacionada amb la velocitat excessiva o inadequada, l'excés de l'alcohol i la no utilització dels accessoris de seguretat passiva	<ol style="list-style-type: none"> Incrementar els trams de velocitat controlada objectivament Incrementar la qualitat dels controls d'alcoholèmia Realitzar controls d'alcoholèmia exhaustius als conductors implicats en accidents amb víctimes Realitzar controls exhaustius d'alcohol i drogues als conductors morts en accidents de trànsit Plans locals de seguretat viària (PLSV) 	<p>D. Interior (Direcció General de Seguretat Ciutadana) i SCT</p> <p>PG-MMEE, PLL i SCT</p> <p>PG-MMEE i PLL</p> <p>D. Justícia (Institut de Medicina Legal) i SCT</p> <p>ACM, FMC, D. Governació i Administracions Públiques, D. Interior (Subdirecció General de Coordinació de Polícies Locals) i SCT</p>	<p>Nombre de trams sota control Controls amb radars dinàmics</p> <p>Nombre de sancions imposades per excés de velocitat</p> <p>Nombre de vehicles que excedeixen la velocitat respecte del total de vehicles als punts on es situen els radars</p> <p>% positius controls d'alcoholèmia preventius</p> <p>% de proves d'alcoholèmia realitzades per motiu d'accident respecte el nombre de conductors implicats en accidents amb víctimes</p> <p>Resultats de les proves d'alcohol i altres drogues als conductors morts en accidents de trànsit</p> <p>Nombre de PLSV aprovats Pressupost destinat a l'elaboració i execució dels PLSV</p>	<p>24</p> <p>22 MMEE i 18 PLL</p> <p>–</p> <p>–</p> <p>3,6 %</p> <p>41,6 %</p> <p>–</p> <p>1</p> <p>–</p> <p>–</p>	<p>Continua</p> <p>Continua</p> <p>Continua</p> <p>Continua</p> <p>2005: Definir el PLSV tipus</p> <p>2006: PLSV municipis més 50.000 habitants</p> <p>2007: Avaluació PLSV municipis més 50.000 habitants</p>
Fomentar la cooperació municipal en la seguretat viària					

				SCT		2006
	10. Estudiar la possibilitat d'implementar línies d'ajut pressupostari als PLSV					2006
Canviar la distribució modal	11. Millora de l'accessibilitat als polígons industrials a l'àrea metropolitana de Barcelona	DPTOP (Secretaria per a la mobilitat)	Distribució modal (EMO)			2005
	12. Augment de l'oferta de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona	DPTOP (Secretaria per a la mobilitat)	IMD Volum de passatgers t.p. Distribució modal (EMO)		- - -	Continua
	13. Implantar carrils BUS-VAO als accessos de Barcelona	DPTOP (Secretaria per a la mobilitat)	Km de carril		-	2006
Canvis i adaptacions en l'àmbit legal	14. Implementar el permís per punts i intercanviar dades amb la DGT	SCT	Implantació del permís per punts Nombre d'infractors reincidents (+ 10 denúncies) anuals		- 768	2005
	15. Desenvolupar el Reglament general de carreteres per incorporar les auditories viàries	DPTOP i SCT				2005
	16. Proposar reformes del Codi Penal	D. Interior i SCT				2005
	17. Proposar reformes a la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària	D. Interior i SCT				2005
Formació i educació viària en la seguretat viària i la mobilitat segura	18. Introducció de l'educació per a la mobilitat segura com a contingut obligatori dels nous currículums escolars	D. Educació				Continua
	19. Analitzar i avaluar l'educació i la formació viària	D. Educació, DURSI i SCT				Continua
	20. Desenvolupar el marc d'educació i formació viària	D. Educació, DURSI, D. Presidència (Secretaria General de Joventut) i SCT				Continua
	21. Formar i informar els educadors viaris	D. Educació, D. Presidència (Secretaria General de Joventut), D. Benestar i Família, D. Interior (Escola Policia de Catalunya) i SCT				Continua
	22. Formar formadors viaris i directors d'autoescola	Càtedra SCT-UAB i SCT				Continua
	23. Educació d'infants, joves i adults	D. Benestar i Família, D. Educació, D. Presidència (Secretaria General de Joventut), DURSI, D. Medi Ambient i Habitatge i SCT				Continua

ESTRATÈGIES	ACCIONS	AGENTS IMPLICATS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓ
	24. Mobilitat segura relacionada amb el món laboral	DPTOP (DG Ports i Transports) i D. Treball i Indústria i SCT			Continua
Millora de la seguretat de les infraestructures viàries	25. Seguiment dels TCA's (identificació i plans d'actuació)	DPTOP i SCT	Nombre de TCA's arranjats Nombre de víctimes abans/després a cada tram		Continua
	26. Realitzar auditories de seguretat viària	DPTOP, SCT i UPC	Nombre d'auditories realitzades		Continua
	27. Continuar la classificació de la xarxa viària segons EuroRap	DPTOP i SCT	Longitud de la xarxa classificada	6.356	Continua
	28. Fomentar la implantació de mesures de pacificació del trànsit	Ajuntaments, DPTOP i SCT			Continua
	29. Estudiar la senyalització viària a Catalunya	DPTOP i SCT			Continua
Conscienciar la ciutadania	30. Campanyes preventives publicitàries contra la velocitat excessiva o inadequada, l'excés de l'alcohol o el no ús dels elements de seguretat pasiva	D. Presidència (Secretaria de Comunicació), DARP i SCT			Continua
	31. Accions mediàtiques específiques de seguretat viària	D. Presidència (Secretaria de Comunicació), i SCT			Continua
	32. Avaluació permanent i continuada de les campanyes publicitàries	D. Presidència (Secretaria de Comunicació), i SCT			Continua
	33. Enviar informació sobre el risc de la inseguretat viària de la infracció comesa	SCT			Continua
C. Per reduir les conseqüències de l'accident					
Reduir les conseqüències de l'accident	34. Incorporar la metodologia denunciadora d'onades per incrementar l'ús de sistemes de seguretat pasiva	PG-MMEE, PPLL i SCT	Nombre de víctimes d'accident sense accessoris de seguretat respecte del total de víctimes Nombre de sancions per no dur els accessoris de seguretat	Cinturó Casc Victimes 0-3 anys Cinturó Casc	18,2% 4,5 % 34% 28.206 5.423
	35. Estudi que dictami quines són les accions a realitzar per reduir el temps i millorar la qualitat d'assistència a les víctimes	D. Salut i D. Interior			2005
D. Per millorar els sistemes d'informació					
Millorar els sistemes d'informació de trànsit	36. Compartir i intercanviar dades de mobilitat amb els diferents agents	DPTOP, titulars de les carreteres, concessionàries d'autopistes i SCT			2005: crear la base de dades 2006: actualitzar-la 2007: actualitzar-la

37. Homogeneïtzar i coordinar la presa de dades de mobilitat i velocitat entre els diferents actors	DPTOP, titulars de les carreteres, concessionàries d'autopistes i SCT	2005: crear base d'obtenció homogènia de dades 2006: crear base de dades 2007: actualitzar-la
38. Intercanviar dades d'infractors amb els països del nostre entorn	PG-MMEE, PLL i SCT	2005: crear base de dades 2006: actualitzar-la 2007: actualitzar-la
39. Compartir i intercanviar dades d'accidents amb ajuntaments i companyies asseguradores	PG-MMEE, PLL, DPTOP, D. Interior (Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil), DARP i SCT	2005: crear base de dades 2006: actualitzar-la 2007: actualitzar-la

E. De recerca i investigació

Investigar la seguretat viària		
40. Estudi de l'exposició al risc a la xarxa viària catalana en les circumstàncies espai-temps	PG-MMEE i SCT	2005: estudi de metodologia i creació de bases 2006: actualització 2007: actualització
41. Anàlisi de la velocitat dels vehicles a la xarxa viària catalana per tipus de vies i tipus de vehicles	PG-MMEE i SCT	Actualització anual
42. Creació de grups interdisciplinaris per analitzar l'accidentalitat a cada àmbit territorial	DPTOP i SCT	Nombre d'accidents analitzats
43. Estudi comparatiu de models de gestió del trànsit	SCT	2006
44. Estudi de possible implantació dels sistemes intel·ligents de limitació de la velocitat a Catalunya	D. Treball i Indústria i SCT	Continua
45. Estudi de recerca EuroNCAP de seguretat dels vehicles	D. Treball i Indústria i SCT	2005: estudi de recerca seguretat dels vehicles 2006: actualització 2007: actualització
46. Estudi comparatiu de recursos destinats i gestió de la seguretat viària a altres països membres de la UE	SCT	2005-2006
47. Participar en el projecte SUNflower	SCT	2005
48. Estudi de la influència de les drogues i estupefaents en la conducció	D. Salut i SCT	2005
49. Estudi del contingut de les sentències per delictes contra la seguretat en el trànsit	D. Interior (DG Seguretat Ciutadana), SCT i D. Justícia	2005
50. Estudi de noves propostes de canvis, adaptacions i modificacions legals	PG-MMEE i, PL i SCT	2005-2006
51. Estudi comparatiu de les normatives de trànsit	D. Interior (DG Seguretat Ciutadana) i SCT	2005-2006
52. Estudi de les mesures necessàries per reduir els accidents amb fauna salvatge	D. Medi Ambient, DPTOP i SCT	2005

ESTRATÈGIES	ACCIONS	AGENTS IMPLICATS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓ
	<p>53. Estudi comparatiu de l'impacte de la informació viària en la reducció de la sinistralitat</p> <p>54. Estudi per analitzar el nombre de conductors i de conductores que condueixen sota els efectes de l'alcohol</p>	<p>SCT</p> <p>PG-MMEE i, PPLL i SCT</p>	<p>% controls d'alcoholèmia aleatoris respecte del total</p>	<p>2005-2006</p> <p>Continua</p>	
F. Per a la gestió i execució del Pla					
Avaluació contínua del Pla					
	55. Lideratge i gestió política del Pla	D. Interior			Continua
	56. Implicació de tots els actors clau	SCT			Continua
	57. Crear l'Observatori de la Seguretat Viària	DPTOP, D. Salut, D. Interior (SCT)			Continua
	58. Avaluació semestratl i anual	SCT			2006: avaluació actualització 2007: avaluació actualització