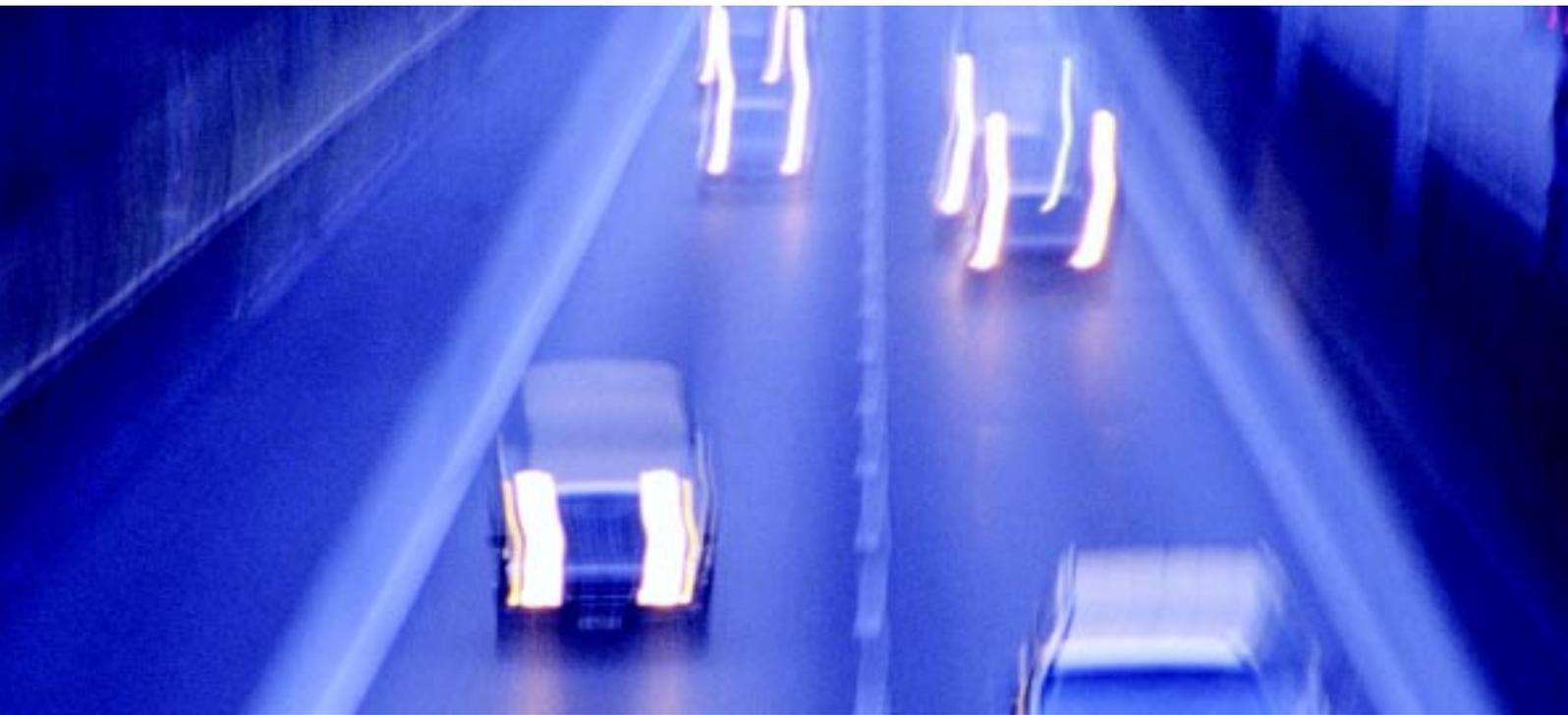


# Plan de seguridad vial 2005-2007

 servei català de  
**Trànsit**

 Generalitat de Catalunya  
Departament d'Interior



# Plan de seguridad vial 2005-2007

Aprobado por acuerdo de Gobierno de 28 de diciembre de 2004 y  
enviado al Parlamento de Cataluña el 29 de diciembre de 2004



## Índice



INTRODUCCIÓN	5
ESTADO ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA	7
OBJECTIVO DEL PLAN	14
LÍNIAS ESTRATÉGICAS	15
ACCIONES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2005-2007	16
CUADRO RESUMEN DE LAS ACCIONES	39



## Introducción



El objetivo de reducir la accidentalidad no es un trabajo fácil cuando, año tras año, aumenta tanto el número de vehículos que circulan por la red vial catalana como el número de kilómetros recorridos por los ciudadanos y las ciudadanas en sus desplazamientos.

El Plan de seguridad vial diseñado para el trienio 2005-2007 que os presentamos quiere conseguirlo y, por este motivo, establece y define toda una serie de acciones y actuaciones para lograr los objetivos de seguridad vial incluidos en cada una de las líneas estratégicas.

Se quiere alcanzar un ámbito único de seguridad a lo largo de todo el recorrido del conductor y de la conductora, que se materializará mediante dos líneas maestras que son, de una parte, potenciar la cooperación con el mundo local en materia de seguridad vial y, de otra, luchar contra la velocidad excesiva o inadecuada.

El objetivo común a todas las medidas es conseguir, aparte de la reducción a corto plazo de la siniestralidad, un cambio cultural de largo alcance, profundo y permanente en la conducción, la circulación y la movilidad, en la línea de favorecer un decrecimiento constante de los niveles de accidentes con víctimas y rechazar socialmente el comportamiento de riesgo en el tráfico. Nos queda un gran camino por recorrer en la prevención y en la concienciación y, por este motivo, las medidas planificadas, a diferencia de países europeos del centro y del norte de Europa, han de ser más contundentes y generales.

Este plan trienal es una herramienta valiosa y de primer orden donde se condensa la voluntad política del Gobierno de atacar uno de los grandes problemas del país, y es un indicador útil para conseguir el objetivo fijado por la Unión Europea de reducir en un 50% el número de las víctimas mortales en carretera entre el 2000 y el 2010, implicando en esta tarea a todos los actores claves concernidos en la seguridad vial, tanto públicos como privados, y a la ciudadanía.

En este sentido, y desde diferentes actuaciones como incrementar y potenciar las actuaciones relativas a la prevención de accidentes, dar alternativas al uso del vehículo privado para garantizar una movilidad sostenible y fluida, mejorar las infraestructuras y pacificar el tráfico, potenciar todo el área de investigación en seguridad vial y hacer una evaluación continua de la ejecución del Plan, se trabajará activamente para que la reducción progresiva de la siniestralidad vial sea un hecho.

Si a todo esto le sumamos el debate social que se ha generado alrededor de la siniestralidad vial, estamos en el camino que nos ha de llevar a una movilidad segura y sin riesgos.

## Estado actual de la seguridad vial en Cataluña

El año 2000 se registraron 5.145 muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en Cataluña.

El Plan catalán de seguridad vial anterior, correspondiente al trienio 2002-2004, establecía como objetivo numérico una reducción del número de muertos y heridos graves del 15% respecto del valor del año 2000.

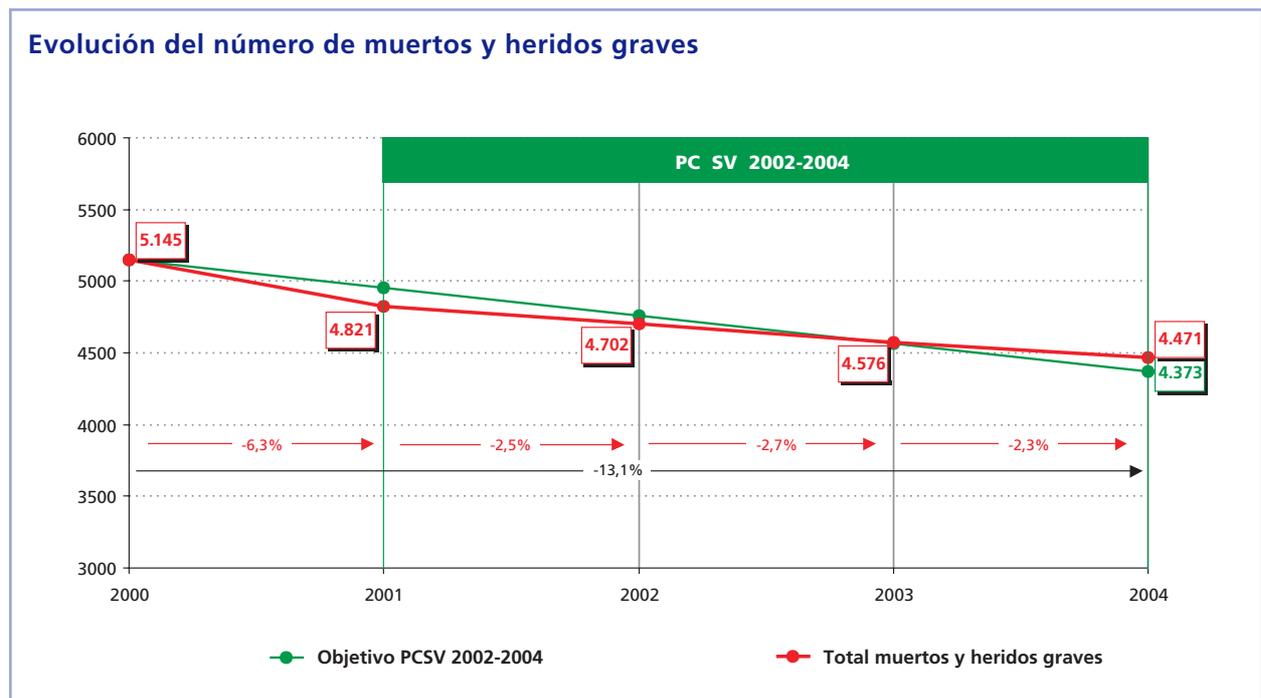
El año 2004 se registraron 4.471 muertos y heridos graves.

La reducción que se ha producido al finalizar el período de alcance del Plan catalán de seguridad vial 2002-2004 ha sido del 13,1%, ligeramente inferior al objetivo fijado.

Si se analizan los datos de forma segregada entre ámbitos, en zona interurbana se observa una reducción del número de muertos y heridos graves del 26,1% en el mismo período. Las cifras en zona urbana muestran, en una evolución opuesta al objetivo del Plan, un aumento del número de muertos y heridos graves del 5,9%.

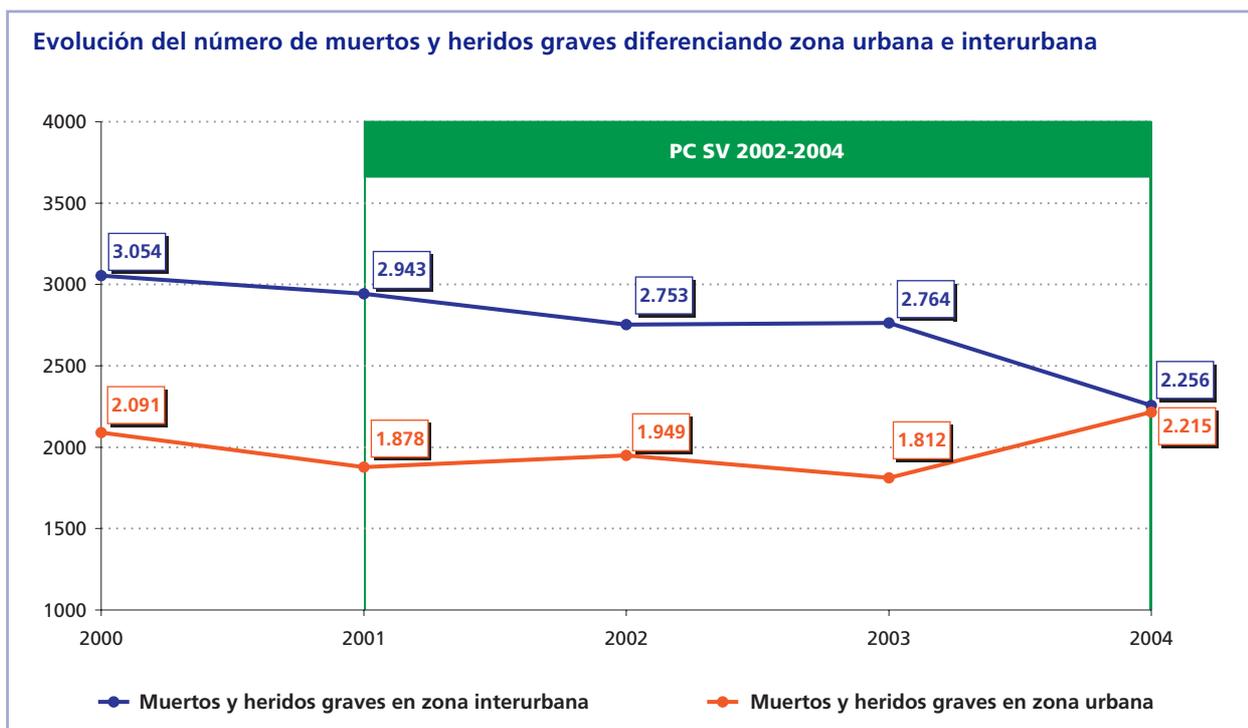
Así pues, se manifiesta la necesidad de plantear medidas dirigidas específicamente a la mejora de la seguridad vial en zona urbana.

Los gráficos siguientes muestran la evolución:



FUENTE: Servicio Catalán de Tráfico (SCT).

### Evolución del número de muertos y heridos graves diferenciando zona urbana e interurbana



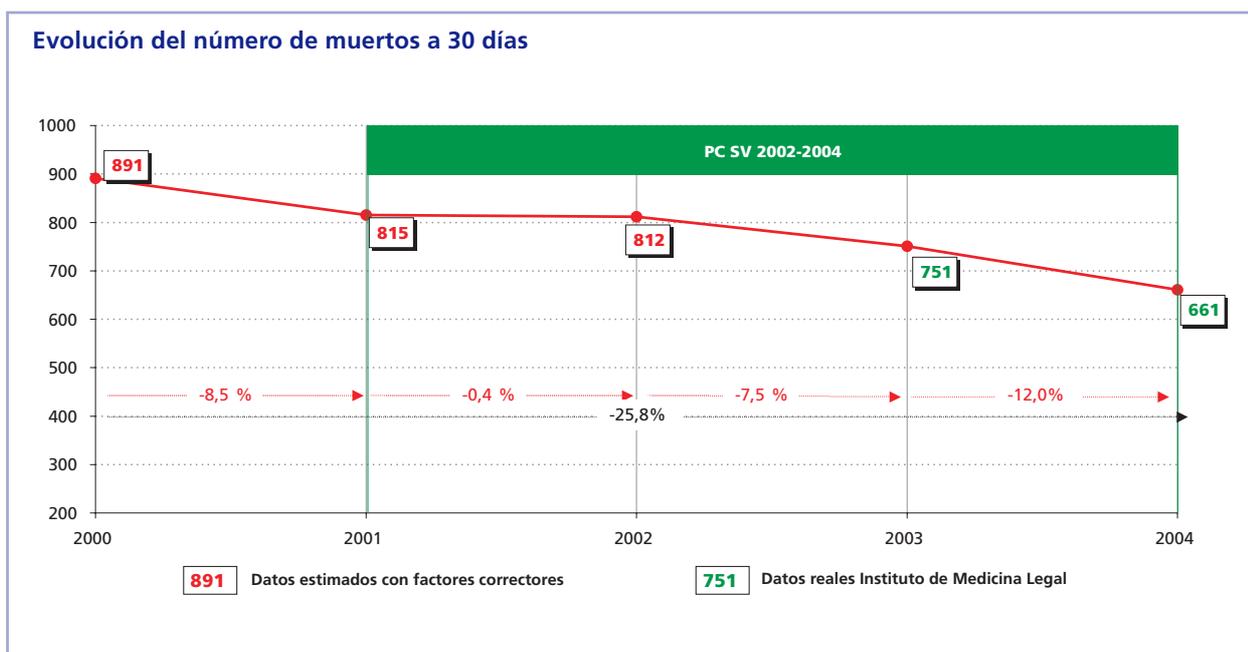
FUENTE: SCT.

Tal y como se observaba en los datos de muertos y heridos graves, la evolución del número de muertos a 30 días ha seguido una tendencia descendiente que se acentúa en el último año y llega, en el período 2000-2004, a una reducción del 25,8%.

En el tratamiento separado por ámbitos, nuevamente las cifras en zona interurbana son más positivas.

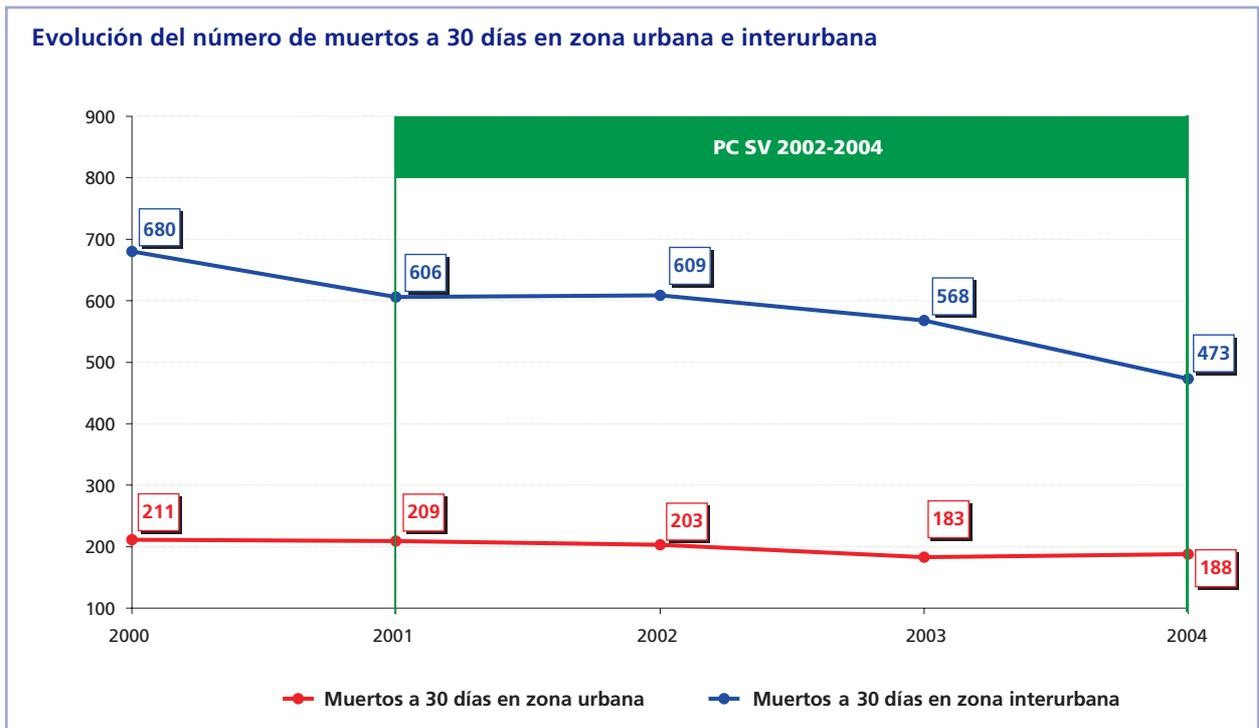
En el período mencionado, la reducción del número de muertos a 30 días en zona interurbana ha sido del 30,4%, mientras que en el ámbito urbano esta disminución sólo llega a un 10,9%.

### Evolución del número de muertos a 30 días



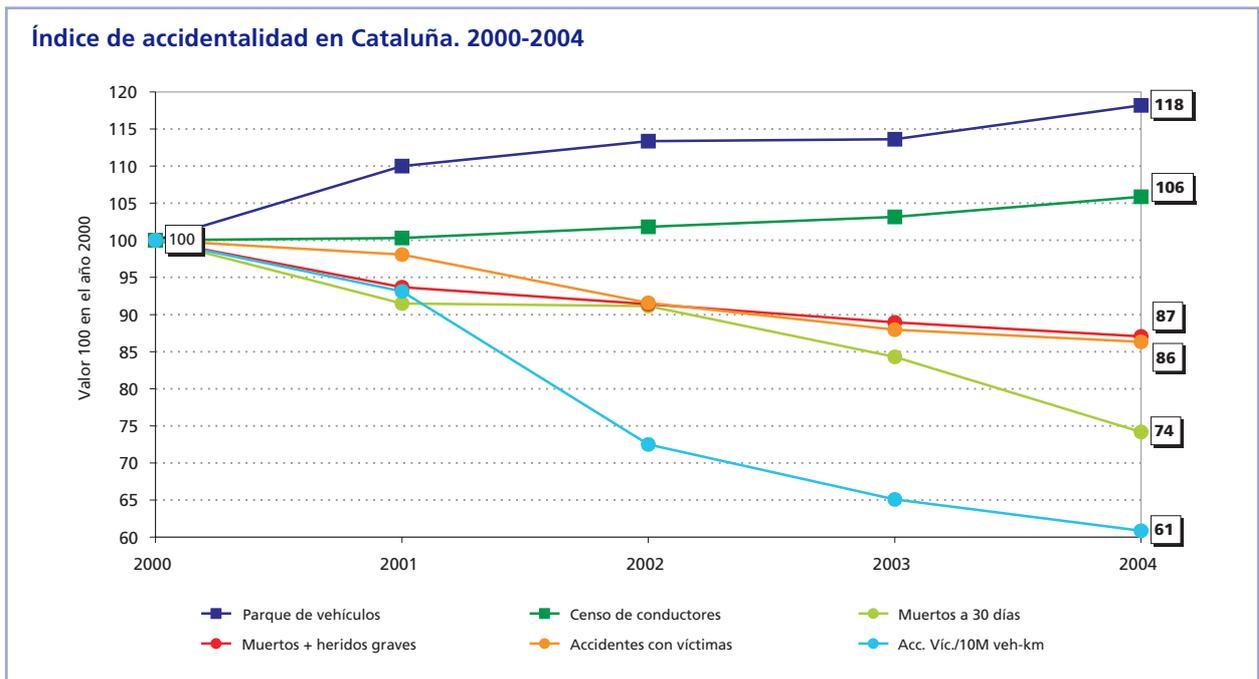
FUENTE: SCT.

### Evolución del número de muertos a 30 días en zona urbana e interurbana



FUENTE: SCT.

### Índice de accidentalidad en Cataluña. 2000-2004



FUENTE: SCT y Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña

Mientras el parque de vehículos, en general, continúa creciendo de forma estable, los valores de accidentalidad han disminuido en los últimos 3 años.

El número de muertos ha experimentado la mayor reducción, situándose 26 puntos por debajo del valor del año 2000.

Según un estudio realizado por el Servicio Catalán de Tráfico, la movilidad en vía interurbana en Cataluña se situaba el año 2003 en 35.464 millones de veh-km.

## Problemas prioritarios

### Necesidad de un cambio cultural

Actualmente existe entre los ciudadanos un grado notable de incumplimiento de muchas normas básicas de tráfico. La desobediencia social en la conducción es un problema muy grave que se debe atacar.

En el período 2001-02 se registraron 54.317 infractores con 3 o más denuncias en el ámbito regulado por la Policía de la Generalidad. Para el período 2003-04 esta cifra pasó a ser de 57.942. El aumento de la reincidencia demuestra la falta de convencimiento social con respecto al comportamiento de los conductores en la vía.

### Velocidad excesiva o inadecuada

Las estadísticas y los estudios realizados sobre la accidentalidad ponen de manifiesto que hay una relación directa entre la velocidad de circulación de los vehículos y el riesgo y la gravedad de los accidentes.

El riesgo se incrementa con el aumento de la velocidad porque disminuye el tiempo de reacción del conductor ante una variación de las condiciones de circulación, y también porque interviene en la dinámica del vehículo, por ejemplo, incrementando la distancia de frenado. La gravedad de las consecuencias del accidente también aumenta por el incremento de la energía cinética del vehículo y de sus ocupantes, que aumenta con la velocidad al cuadrado. Toda esta

energía se convierte en deformación del vehículo y de sus ocupantes.

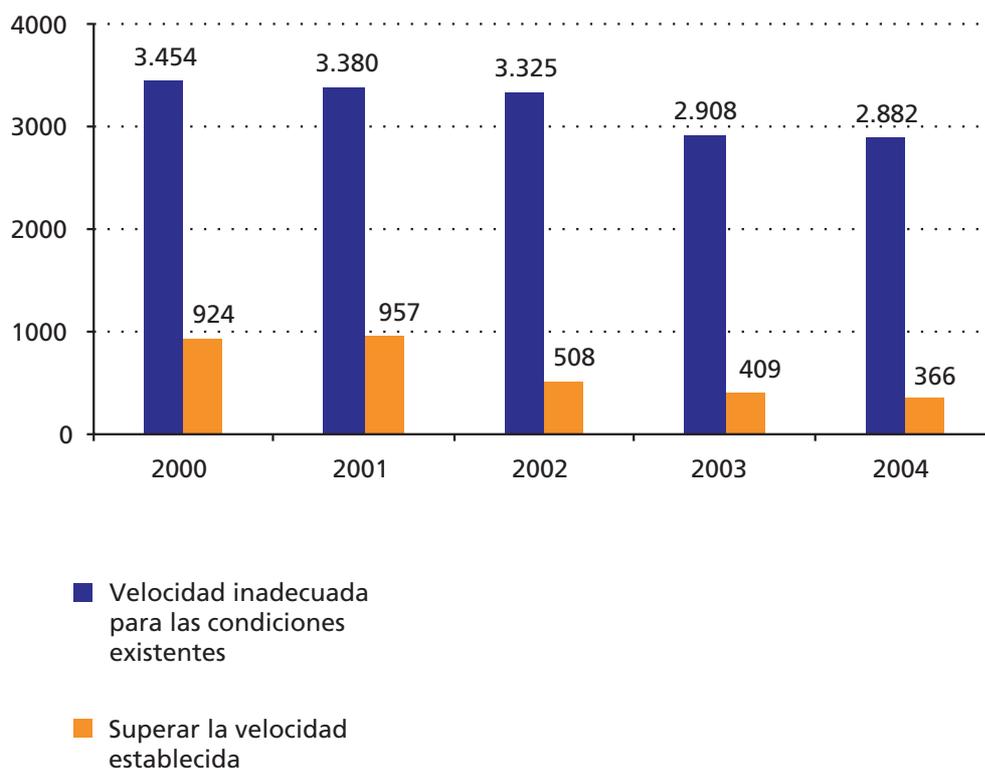
Hasta el año 2000, el número de vehículos implicados en accidentes que habían cometido una infracción de velocidad se incrementaba cada año.

A partir de entonces, se inició un descenso. Este tipo de infracción está presente, por lo menos, en un 14,6% de los casos en los que se produce un accidente, según los cuestionarios estadísticos de accidentes de circulación con víctimas del año 2004. Cabe decir, sin embargo, que cuando el agente policial rellena el cuestionario, los motivos por los que se ha producido un accidente a menudo son confusos o se desconocen, lo que impide constatar el valor real de los datos.

La Unión Europea valora que este tipo de infracción está presente en un 54% de los accidentes de tráfico.

El gráfico muestra, en valores absolutos, la evolución en los últimos 5 años del número de vehículos implicados en accidentes de tráfico que se conoce que han cometido una infracción de velocidad, ya sea superando la velocidad legalmente establecida o circulando a una velocidad inadecuada para las condiciones existentes, según los cuestionarios estadísticos de accidentes de circulación con víctimas.

Evolución de vehículos implicados en accidentes que han cometido infracciones de velocidad. 2001-2004

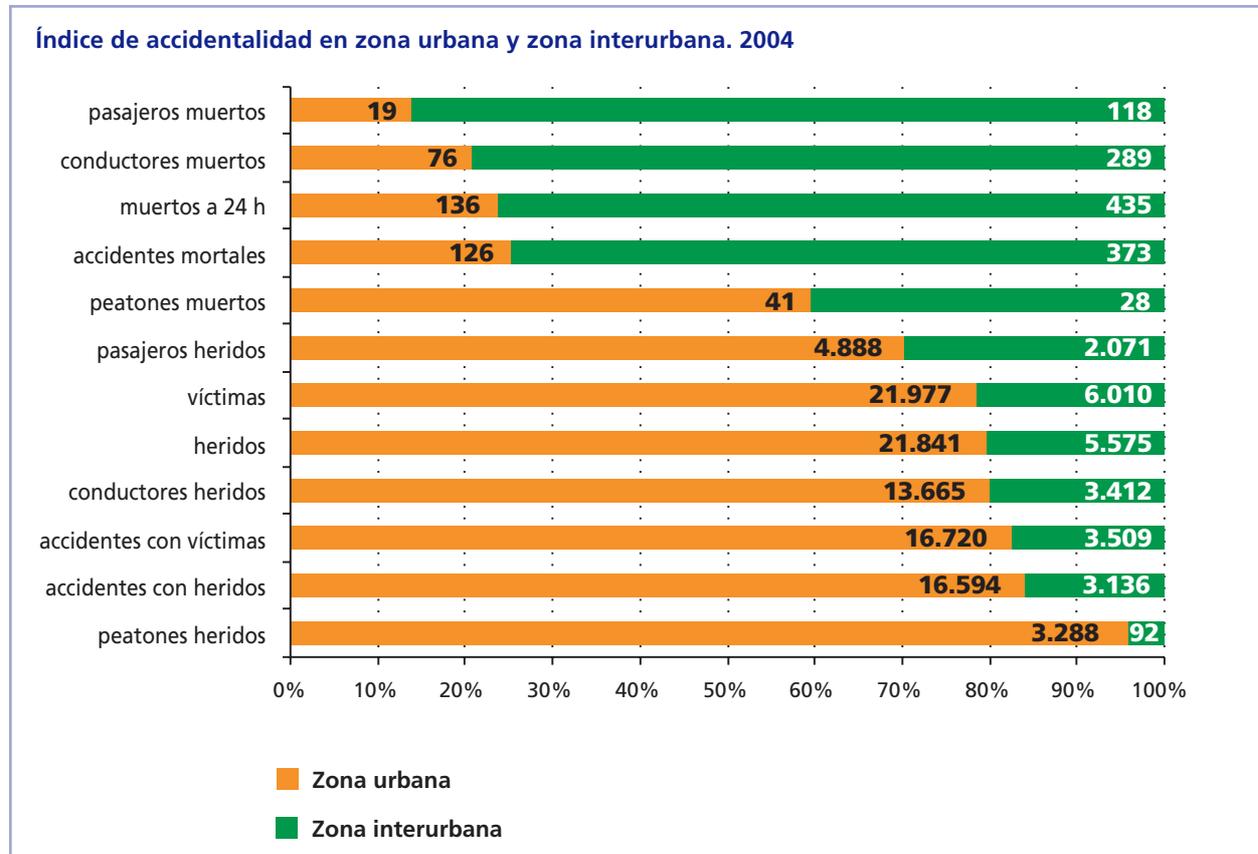


FUENTE: SCT.

## Accidentalidad en zona urbana

La accidentalidad en zona urbana y zona interurbana presenta características muy distintas. En el gráfico siguiente se puede observar la magnitud que adquiere el ámbito urbano en relación con los peatones muer-

tos, víctimas, número de heridos y número de accidentes, a diferencia de la accidentalidad en carretera, que destaca en accidentes y víctimas mortales.



FUENTE: SCT.

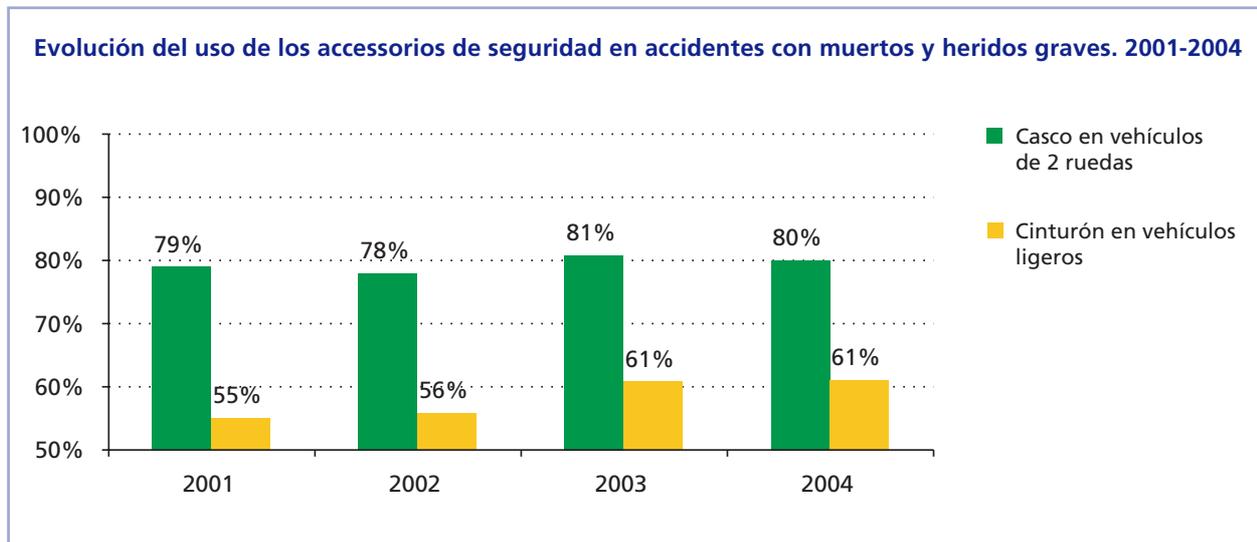
Hasta la actualidad, gran parte de los esfuerzos destinados a la seguridad vial se han centrado en el ámbito interurbano, por ser éste donde la gravedad de los accidentes es más elevada. Pero este nuevo Plan pretende establecer las herramientas necesarias para mejorar también la seguridad vial en los municipios, persiguiendo los siguientes objetivos:

- Homogeneizar los criterios de seguridad vial a lo largo de todo el recorrido del conductor.
- Proteger a los usuarios de la vía más expuestos a heridas: peatones y usuarios de motocicletas, ciclomotores y bicicletas.
- Mejorar la calidad de los datos básicos de accidentalidad, que provienen de fuentes muy dispersas.
- Coordinar las campañas puntuales controladoras de alcohol, velocidad y medidas de seguridad pasiva entre el cuerpo de la Policía de la Generalidad y las policías locales.
- Aumentar el uso de los accesorios de seguridad pasiva en zona urbana, que es donde son más efectivos y donde se registran ratios de utilización más bajos.

## Uso de los accesorios de seguridad pasiva

En los últimos años ha aumentado el uso de los accesorios de seguridad pasiva, tanto del casco en vehículos de dos ruedas, como del cinturón en los vehículos ligeros. El número de víctimas de accidente de vehículos

de dos ruedas que llevaban el casco en el momento del accidente se ha estancado cerca del 80%, mientras que las víctimas que llevaban el cinturón han aumentado entre el 2001 y el 2004, pasando del 55% al 61%.



FUENTE: SCT.

Los datos procedentes de las zonas urbanas tienen un alto porcentaje de víctimas de las que se ignora si llevaban accesorios de seguridad, el 16% en el caso de vehículos de dos ruedas y hasta al 22% en el de las víctimas de vehículos ligeros.

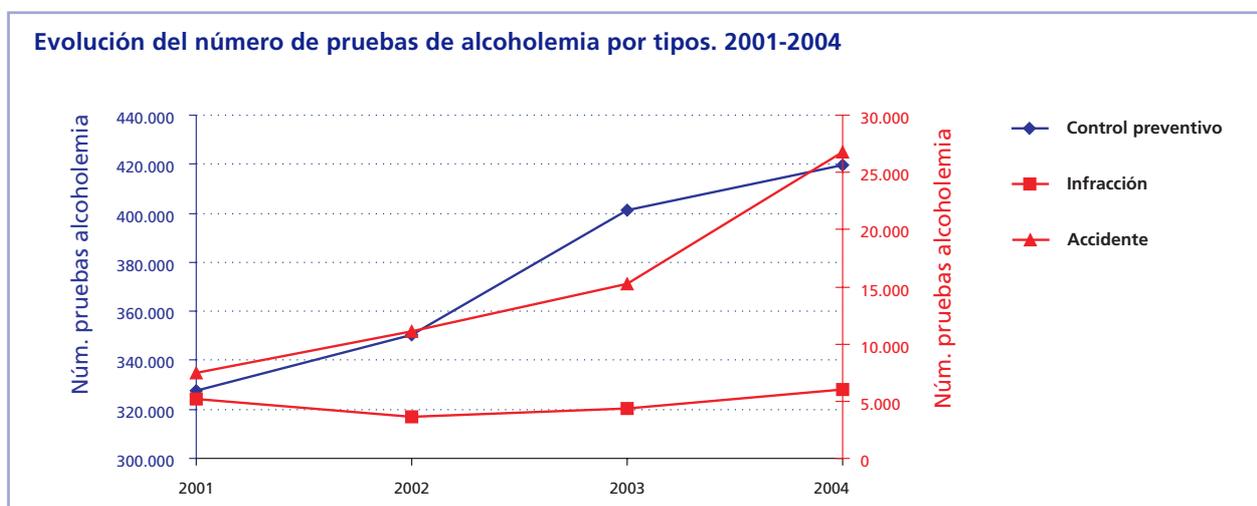
Desde junio de 2004 se han intensificado las medidas denunciadoras para aumentar el uso del cinturón de seguridad entre los ocupantes traseros de los vehículos.

## Problemática del alcohol

El número de pruebas de alcoholemia se ha incrementado notablemente en los últimos 4 años, especialmente las efectuadas a raíz de accidentes. Entre el año 2001 y el 2004, se ha triplicado el número de pruebas realizadas por este motivo.

- incremento del 260% de las pruebas por motivo de accidentes
- incremento del 28% de los controles preventivos
- incremento del 15% de las pruebas por motivo de infracciones

Evolución del número de cada tipo de pruebas entre el año 2001 y 2004:



FUENTE: SCT.

Los controles de alcoholemia que se han efectuado por motivo de accidente revelan que los resultados positivos (consumo de alcohol por encima del límite legalmente establecido) se han visto reducidos del 17,8% el año 2002 hasta el 12,6% el año 2003 y al 8,9% el año 2004.

En la tabla se muestran los resultados por tipo de pruebas de alcoholemia que se han realizado entre los años 2001 y 2004.

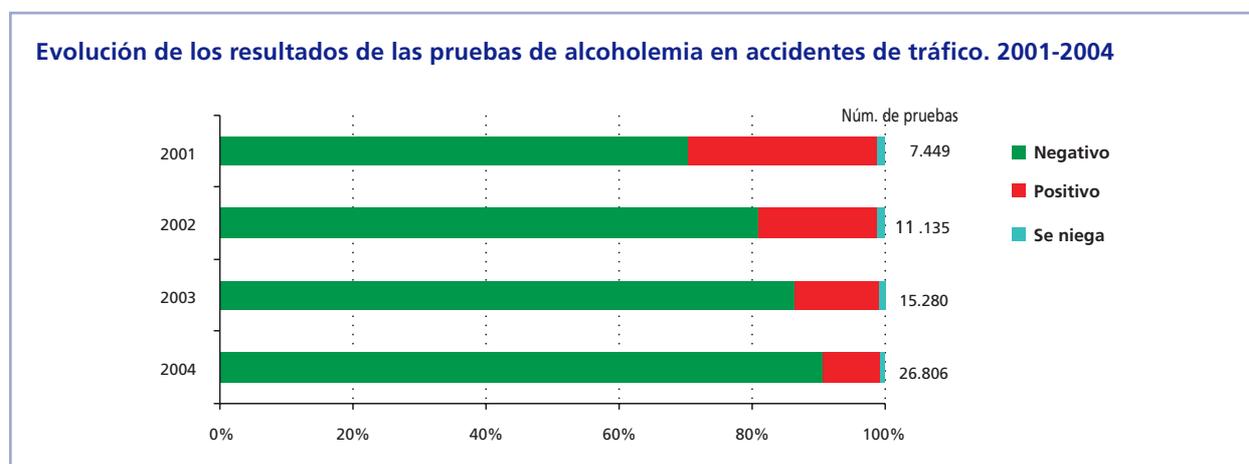
#### Pruebas de alcoholemia por motivo y resultados positivos. 2001-2004

Motivo de la prueba	2001		2002		2003		2004	
	% +	Total						
Accidente	28,6	7.449	17,8	11.135	12,6	15.280	8,9	26.806
Control preventivo	5,4	327.400	4,9	350.609	3,6	401.142	4,6	419.522
Infracción	47,9	5.208	43,7	3.682	42,4	4.329	39,8	6.000
Síntomas	0,0	0	58,7	613	70,1	645	71,8	840
<b>Total</b>	<b>6,6</b>	<b>340.057</b>	<b>5,8</b>	<b>366.039</b>	<b>4,4</b>	<b>421.396</b>	<b>5,4</b>	<b>453.168</b>

\* El resultado "positivo" de la prueba de alcoholemia supone superar el nivel de alcohol permitido legalmente al conductor.

FUENTE: SCT.

#### Evolución de los resultados de las pruebas de alcoholemia en accidentes de tráfico. 2001-2004



FUENTE: SCT.

El presente Plan apuesta por un incremento cualitativo de los controles de alcoholemia preventivos, focalizándolos en puntos de concentración para maximizar el número de resultados positivos respecto del total. De esta forma se pretende reducir la exposición al riesgo de los conductores y las conductoras.

Todas las medidas que se adoptan en relación al consumo de alcohol entre conductores están sesgadas, es decir, ninguna tipología de prueba se puede considerar que sea indicadora del problema debido a la falta de aleatoriedad, tanto de los controles preventivos como de los controles por accidente, por motivo de infracción o síntomas. Es por ello que se introducirá una nueva tipología de controles de alcoholemia preventivos: los controles aleatorios, tanto en el espacio como en el tiempo. Este tipo de controles permitirán conocer la magnitud del problema, dado que actualmente se desconoce el número de conductores que consumen alcohol y conducen.

#### Mejora de la información

La falta de información podría impedir evaluar el Plan y analizar los esfuerzos destinados a la reducción de la siniestralidad.

Actualmente, el Servicio Catalán de Tráfico ha detectado carencias en la información obtenida por las policías locales relacionada con el uso del casco y el cinturón de seguridad y el consumo de alcohol en los municipios.

Es esencial, pues, que exista una implicación exhaustiva en este sentido, para mejorar la recopilación de la información.

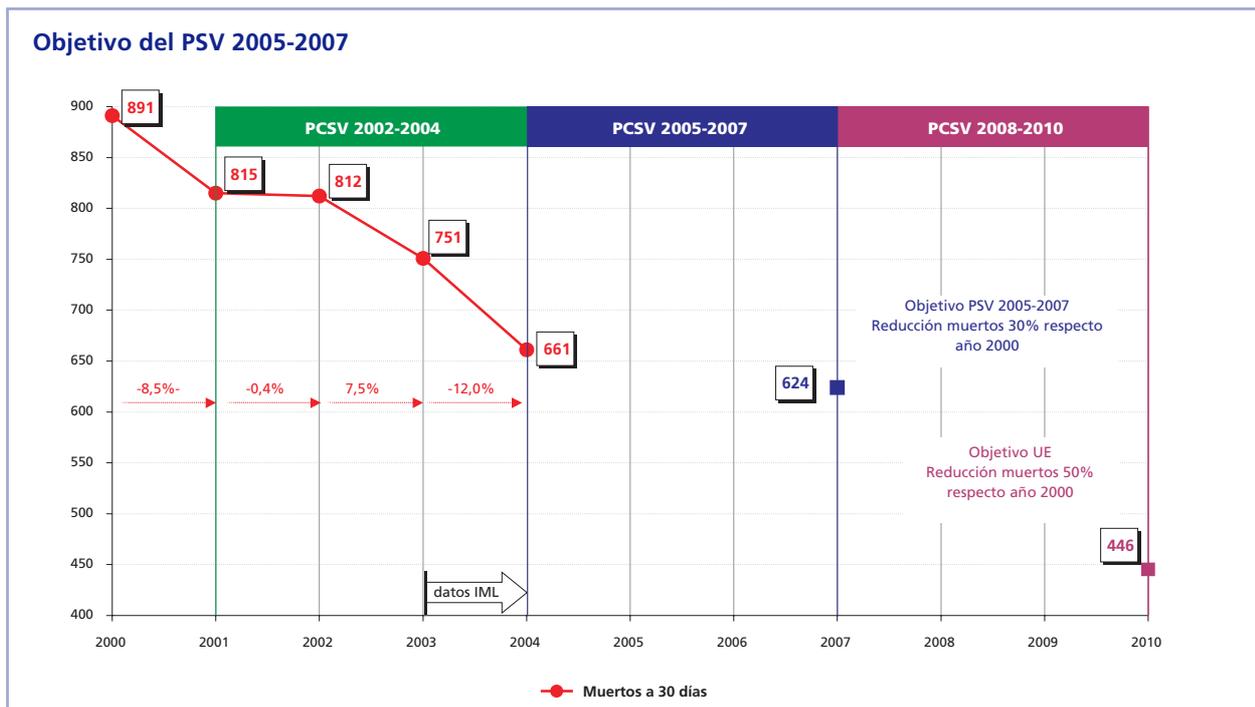
Las acciones dirigidas actualmente desde el Servicio Catalán de Tráfico para mejorar la información recogida en las zonas urbanas son la reforma del cuestionario estadístico de accidentes de circulación con víctimas, consensuada con todas las policías locales de los municipios catalanes, y la implantación de un sistema de intercambio de datos entre el Servicio Catalán de Tráfico y las administraciones locales. Deberá hacerse un gran esfuerzo para que este intercambio de información sea exhaustivo y ágil.

## Objetivo del Plan

El objetivo fundamental del Plan de seguridad vial 2005-07 (PSV) es la reducción de la siniestralidad vial hasta el 30% de las víctimas mortales que se registraron en el año 2000

Se tomará como dato de referencia el número de muertos a 30 días del accidente, en concordancia con los criterios de la Unión Europea. La referencia se concentra en el número de personas que pierden la vida en nuestra red vial, porque no queremos desviar la atención de los ciudadanos y ciudadanas y porque debemos lograr reducir el número de catalanes y catalanas que mueren antes de hora en nuestras calles y carreteras.

La reducción de las víctimas mortales como consecuencia de la siniestralidad vial es una prioridad de este Gobierno; prioridad que sólo podemos lograr con la implicación de toda la ciudadanía.



FUENTE: SCT.

---

## Líneas estratégicas

---

La novedad que aporta el PSV 2005-07 con respecto al Plan anterior es, fundamentalmente, lograr un ámbito único de seguridad vial a lo largo de todo el recorrido del conductor. Esto se llevará a cabo mediante 2 líneas maestras, que se añaden a las acciones del Plan anterior:

- **Lucha contra la velocidad excesiva o inadecuada**
- **Cooperación con los ayuntamientos y las autoridades locales en materia de seguridad vial**

El PSV 2005-07 estructura sus acciones en las 6 líneas estratégicas siguientes:

- A. Ejes políticos de actuación
- B. Para reducir la exposición y prevenir los accidentes
- C. Para reducir el impacto del accidente
- D. Para mejorar los sistemas de información
- E. De estudio e investigación
- F. Para la gestión y ejecución del Plan

## Acciones del Plan de seguridad vial 2005-2007

### A. Ejes políticos de actuación

#### Objetivo:

Cambio cultural

#### Acciones:

1. Liderar el Plan de seguridad vial
2. Pacto para la seguridad vial con los gobiernos locales
3. Elaborar un Plan local de seguridad vial
4. Potenciar la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial

Debe impulsarse un cambio cultural profundo, de largo alcance y permanente en la conducción, la circulación y la movilidad. Las acciones que se definen a continuación tienden a conseguir la mayor implicación de los diferentes actores que participan en la seguridad vial.

Diseño de los planes institucionales incluyendo objetivos claramente influenciados por el PSV. Asunción integral y transversal de las políticas de gobierno con las estrategias de la seguridad vial, reducción de la accidentalidad vial (muertes y heridos graves) y apuesta decidida por una movilidad segura.

Implicación de los representantes políticos en la seguridad vial, realizando manifestaciones directas y frecuentes sobre la preocupación por la accidentalidad y ejemplarizando expresamente un comportamiento afín con la seguridad para que la sociedad una esfuerzos dirigidos a mejorarla.

## 1. Liderar el Plan de seguridad vial

El Plan de seguridad vial es una herramienta de primer orden donde se condensa la voluntad política del Gobierno de atacar frontalmente uno de los grandes problemas que tiene planteados el país. Para lograr sus objetivos, el Plan requiere, ineludiblemente, un liderato político a nivel de Gobierno; esto debe implicar necesariamente la participación activa de todos los departamentos que puedan tener relación alguna con cualquier aspecto de la seguridad vial. El Departamento de Interior liderará el Plan, que incluye el diseño anual de una campaña política/mediática muy bien planificada, que aprovechará los grandes acontecimientos anuales de la circulación; también dirigirá las campañas preventivas y publicitarias específicas del Servicio Catalán de Tráfico, aprovechando los acontecimientos relacionados que se repiten anualmente (Día Mundial Sin Alcohol, Día Mundial de la OMS, Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas, Inauguración del Salón del Automóvil, etc.), y aprovechando también las circunstancias políticas o mediáticas que se presenten en cada ocasión.

**Agentes implicados** Departamento de Interior

**Programación** Continua

## 2. Pacto por la seguridad vial con los gobiernos locales

Reuniones políticas con las entidades municipalistas con vistas a buscar la adhesión de los ayuntamientos haciéndolos partícipes de la necesidad de su colaboración en la seguridad vial y en la pacificación de la circulación en nuestros pueblos y ciudades, como paso imprescindible y fundamental para lograr los objetivos de cambio sociocultural en la ciudadanía de Cataluña. Conseguir que la seguridad vial sea uno de los elementos de preocupación permanentes y prioritarios en la agenda tanto de la Federación de Municipios de Cataluña como de la Asociación Catalana de Municipios y Comarcas.

**Agentes implicados** Ayuntamientos, entidades municipalistas, Departamento de Gobernación y Administraciones Públicas y Departamento de Interior

**Programación** Continua

## 3. Elaborar un Plan local de seguridad vial

Elaborar un Plan local de seguridad vial que tenga en cuenta los rasgos básicos y característicos de cada uno de los municipios catalanes. De acuerdo con el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, proponer que todos los ayuntamientos de Cataluña, en sus plenos municipales, se adhieran al Plan de seguridad vial y se comprometan a redactar su Plan local de seguridad vial (PLSV) en beneficio de todo el país, contribuyendo así a la creación de una nueva cultura de conducción, circulación y movilidad. En este sentido, se abrirán líneas de ayudas tanto técnicas como presupuestarias en el caso de lograr los objetivos de seguridad vial, o para la realización del Plan municipal de seguridad vial (PMSV) y su ejecución.

En la elaboración de los PLSV debe existir una buena coordinación entre los actores correspondientes, así como con la Dirección General de Seguridad Ciudadana, dentro de los planes que establece la Ley de seguridad pública de Cataluña.

**Agentes implicados** Ayuntamientos, entidades municipalistas, Departamento de Gobernación y Administraciones Públicas, Departamento de Interior y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 4. Potenciar la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial

La Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial se convierta en el órgano de coordinación interdepartamental de la Administración de la Generalitat en materia de tráfico y seguridad vial y realice un minucioso seguimiento de la evolución del sistema de tráfico de Cataluña y de su accidentalidad.

Potenciar las tareas y funciones de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial como órgano vivo para superar las previsiones legales que le confieren un estatus de órgano consultivo y de participación.

**Agentes implicados** Departamento de Interior

**Programación** Continua

## B. Para reducir la exposición y prevenir los accidentes

### Objetivo:

Combatir la indisciplina vial relacionada con la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso de alcohol y la no utilización de los accesorios de seguridad pasiva

### Acciones:

5. Incrementar los tramos de velocidad controlada objetivamente
6. Incrementar la calidad de los controles de alcoholemia
7. Realizar controles de alcoholemia exhaustivos a los conductores implicados en accidentes con víctimas
8. Realizar controles exhaustivos de alcohol y drogas a los conductores muertos en accidentes de tráfico

Para conducir de forma segura es necesario estar alerta física y mentalmente. El alcohol, las drogas y el cansancio contribuyen a que se produzcan accidentes de tráfico. Las acciones que se exponen a continuación tienen como finalidad la reducción de la indisciplina que actualmente existe entre los conductores catalanes en relación al consumo de alcohol, el exceso de velocidad y la no utilización de los accesorios de seguridad pasiva: cinturón, casco y sistemas de retención infantil. Se hará especial hincapié en los conductores infractores reincidentes.

### 5. Incrementar los tramos de velocidad controlada objetivamente

Las estadísticas muestran que existe una estrecha relación entre la velocidad del vehículo y el riesgo y la severidad de los accidentes. En zonas urbanas, los peatones son las víctimas de los excesos de velocidad de los vehículos, pero en las zonas interurbanas las víctimas son los propios conductores y pasajeros de los vehículos. Por consiguiente, es de interés para todos los usuarios de la vía pública que no se exceda la velocidad adecuada para las condiciones existentes en cada momento.

La experiencia adquirida en el Reino Unido pone de relieve que la instalación de cámaras de vigilancia automáticas da lugar a una reducción de la velocidad media de 9 km/h.

Es necesario que los radares automáticos de velocidad se sitúen en los puntos de la red vial que registren una elevada siniestralidad relacionada con el exceso de velocidad, pero al mismo tiempo también hay que situarlos en los puntos donde, a pesar de no producirse muchos accidentes relacionados con el exceso de velocidad, se detecten altas velocidades para homogeneizar la velocidad de los vehículos, así como en los puntos donde, independientemente de la velocidad, un accidente podría tener consecuencias catastróficas (por ejemplo, en los túneles).

Las cámaras de velocidad son más efectivas en los lugares donde se han producido accidentes relacionados con el exceso de velocidad.

El área de influencia se limita a las inmediaciones de este punto. Puede lograrse una reducción del 50% de los accidentes detectados en estos puntos.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Interior (Dirección General de Seguridad Ciudadana) y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador 1</b>	Número de tramos bajo control
Valor (2004)	24 tramos con radar fijo automático Controles con radares dinámicos (22 radares de los MEE y 18 de PPLL)
<b>Indicador 2</b>	Controles con radares dinámicos
Valor (2004)	22 radares dinámicos de los MEE y 18 de los PPLL
<b>Indicador 3</b>	Número de sanciones impuestas por exceso de velocidad
<b>Indicador 4</b>	Número de vehículos que exceden la velocidad respecto del total de vehículos en los puntos donde se sitúan los radares
<b>Programación</b>	Continua

## 6. Incrementar la calidad de los controles de alcoholemia

Incrementar cualitativamente los controles de alcoholemia, maximizando el número de resultados positivos respecto del total para reducir al máximo la exposición al riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat– Mossos d’Esquadra, policías locales y SCT
<b>Indicador</b>	% de resultados positivos de controles de alcoholemia preventivos
Valor (2003)	3,6%
<b>Programación</b>	Continua

## 8. Realizar controles exhaustivos de alcohol y drogas a conductores muertos en accidentes de tráfico

Acción dirigida a conocer el número de conductores muertos que conducían bajo los efectos del alcohol y/o drogas en el momento del accidente.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Justicia (Instituto de Medicina Legal) y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador</b>	Resultados de las pruebas de alcohol y drogas en conductores muertos en accidentes de tráfico
Valor (2003)	-
<b>Programación</b>	Continua

## 7. Realizar controles de alcoholemia exhaustivos a los conductores implicados en accidentes con víctimas

Actualmente, el número de pruebas de alcoholemia que se realizan por motivo de accidente todavía no llega al número de conductores que se ven implicados en un accidente con víctimas. El año 2003 se realizó la prueba a un 41,6% del total de conductores implicados en accidentes con víctimas. Es importante, pues, extender esta prueba al conjunto de conductores que se ven implicados en un accidente de tráfico siempre y cuando la lesividad del accidente permita realizar la prueba al conductor.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat– Mossos d’Esquadra y policías locales
<b>Indicador</b>	% de pruebas de alcoholemia realizadas por motivo de accidente respecto al número de conductores implicados en accidentes con víctimas
Valor (2003)	41,6 %
<b>Programación</b>	Continua

## Objetivo:

Fomentar la cooperación municipal en la seguridad vial

(ver también acciones 32, 33 y 34)

## Acciones:

9. Definir e implantar el Plan local de seguridad vial (PLSV) como herramienta clave en la gestión de la seguridad vial
10. Estudiar la posibilidad de implementar líneas de ayuda presupuestaria a los PLSV

## 9. Definir e implantar el Plan local de seguridad vial (PLSV) como herramienta clave en la gestión de la seguridad vial

La ciudad, debido a la concentración humana y el gran número de desplazamientos que realizan diariamente sus habitantes, tiene un riesgo elevado de ser el escenario de algún tipo de accidente vial.

La circulación de peatones, ciclistas, transporte público y transporte privado comparte en las ciudades y pueblos un espacio limitado, a pesar de estar regulado por las normas de circulación, las normativas municipales y las señales viales. La concurrencia de esta movilidad en un espacio reducido hace difícil abordar los accidentes de circulación, ya que la naturaleza de estos accidentes es sensiblemente diferente de los que se producen en otros espacios.

Por ello, un paso imprescindible para abordar el problema de los accidentes de tráfico en las ciudades con mayores garantías de éxito es la asunción del hecho de su naturaleza.

La no distinción entre seguridad vial urbana e interurbana ha comportado, hasta al momento, que toda la legislación existente se haya desarrollado alrededor de la accidentalidad en las carreteras, la más general, dejando de lado el caso particular de las ciudades.

Como consecuencia, la mayor parte de los estudios y líneas de investigación que las administraciones han llevado a cabo no contemplan un hecho que se constata día a día en los municipios: la accidentalidad vial urbana debe recibir un trato distinto a la que se produce en las carreteras, dado que sus causas y efectos también lo son (en el capítulo 2 se muestran las características de la accidentalidad urbana en Cataluña).

**Agentes implicados** Asociación Catalana de Municipios y Comarcas, Federación de Municipios de Cataluña, Dept. de Gobernación y Administraciones Públicas, Dept. de Interior (Subdirección General de Coordinación de las Policías Locales) y Servicio Catalán de Tráfico

**Indicador 1** Número de PLSV aprobados

Valor (2003) 1

**Indicador 2** Presupuesto adscrito a los PLSV

Valor (2003) –

### Programación

2005 Definir el Plan local tipo de seguridad vial para los municipios catalanes

Convenio entre el Servicio Catalán de Tráfico, la Federación de Municipios de Cataluña y la Asociación Catalana de Municipios y Comarcas para fomentar la elaboración de los PMSV en los municipios catalanes

2006 Foro para fomentar la elaboración de los PMSV

Elaboración de los PLSV en todos los municipios de más de 50.000 habitantes (19)

2007 Evaluación de los PLSV de los municipios de más de 50.000 habitantes para ajustar el Plan local tipo de seguridad vial

## 10. Estudiar la posibilidad de implementar líneas de ayuda presupuestaria a los PLSV

El Servicio Catalán de Tráfico estudiará la posibilidad de implementar un sistema de ayudas económicas a los ayuntamientos para fomentar la seguridad vial local.

**Agentes implicados** Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** 2006

## Objetivo:

Cambiar la distribución modal

## Acciones:

11. Mejora de la accesibilidad a los polígonos industriales
12. Aumento de la oferta de transporte público en el área metropolitana de Barcelona
13. Implantar carriles BUS-VAO en los accesos de Barcelona

En el diseño de las calles y las carreteras se tienen en cuenta muchos factores, tales como el tiempo de recorrido, el confort, el impacto ambiental, el consumo energético, el coste y el planeamiento territorial a nivel urbano y regional.

Actualmente, la seguridad vial no es un factor decisivo en la planificación o en los criterios de diseño de las vías, fuera de los conceptos estrictamente reglamentarios.

Por consiguiente, la seguridad vial debe tenerse en cuenta, explícitamente, en las políticas de planificación.

Es particularmente apropiado aplicar estos criterios en las decisiones relacionadas con la elección modal, la planificación del suelo, las características de los centros de las ciudades y las interacciones entre la oferta pública y los modos de transporte asociados a dicha oferta.

## 11. Mejora de la accesibilidad a los polígonos industriales

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas llevará a cabo estudios que evalúen la accesibilidad a diferentes polígonos industriales de Cataluña para fomentar medios de transporte más sostenibles y seguros en los desplazamientos al puesto de trabajo.

A partir de los resultados de estos estudios se realizarán las acciones necesarias para mejorar las condiciones de acceso en estos medios de transporte más sostenibles y seguros.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (Secretaría para la Movilidad)
<b>Indicador</b>	Distribución modal (EMO)
Valor	–
<b>Programación</b>	2005

## 12. Aumento de la oferta de transporte público en el área metropolitana de Barcelona

Durante el próximo trienio se ampliará la oferta de transporte público en Cataluña, tal y como está programado en el Plan director de infraestructuras, como es el caso de la prolongación del Trambaix y del Metro del Llobregat.

Se prevé que estas acciones permitan un cambio en la distribución modal.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (Secretaría para la Movilidad)
<b>Indicador 1</b>	IMD
Valor (2004)	–
<b>Indicador 2</b>	Volumen de pasajeros
Valor (2004)	–
<b>Indicador 3</b>	Distribución modal (EMO)
Valor (2004)	–
<b>Programación</b>	Continua

## 13. Implantar carriles BUS-VAO a los accesos de Barcelona

El carril BUS-VAO (carril de uso exclusivo para autobuses y vehículos de alta ocupación) es una medida que potencia la alta ocupación de los vehículos y mejora la velocidad comercial de los autobuses interurbanos al acceder a las ciudades.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (Secretaría para la Movilidad)
<b>Indicador</b>	km de carril
Valor (2004)	0
<b>Programación</b>	2006

## Objetivo:

Cambios y adaptaciones en el ámbito legal

## Acciones:

14. Implementar el permiso por puntos e intercambio de datos con la Dirección General de Tráfico
15. Desarrollar el Reglamento general de carreteras para incorporar las auditorías viales
16. Proponer reformas del Código penal
17. Proponer reformas de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

## 14. Implementar el permiso por puntos e intercambio de datos con la Dirección General de Tráfico

La reincidencia indica la insolidaridad de algunos conductores que, además de burlar reiteradamente la ley, ponen en peligro al resto de conductores. Es por ello que es necesario realizar acciones para corregirla.

En Cataluña, el año 2003 25.191 conductores fueron denunciados más de 3 veces, 768 de ellos más de 10 veces (ver tabla de reincidentes en el capítulo 2, de Estado actual de la seguridad vial en Cataluña).

Con la instauración del permiso por puntos se pueden conseguir implantar medidas asociadas a la reducción de los accidentes, tal y como ha quedado patente en los otros países de la UE donde se ha instaurado. Los beneficios se pueden resumir en los siguientes puntos:

- La evaluación constante a la que obliga provoca una mejora en la actitud y el comportamiento de los conductores al volante.
- Responsabilizar al conductor mediante una gradación de advertencias y sanciones: se permite el error aislado, pero se endurecen las consecuencias para los reincidentes.
- A diferencia de la simple sanción económica, el permiso por puntos tiene la misma incidencia en todos los conductores, independientemente de su poder adquisitivo.
- Asociar el sistema represivo como un elemento esencial de la prevención.
- Posibilidad de establecer un sistema de recuperación de puntos (rehabilitación de conductas imprudentes y temerarias) mediante la gestión y el desarrollo de cursos de reciclaje.

Se realizarán las acciones necesarias para garantizar el intercambio de datos de infractores entre el Servicio Catalán de Tráfico y la Administración central (Dirección General de Tráfico).

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador 1</b>	Implantación del permiso por puntos
<b>Indicador 2</b>	Número de infractores reincidentes anuales (más de 10 denuncias)
Valor (2003)	768 infractores
<b>Programación</b>	2005

## 15. Desarrollar el Reglamento general de carreteras para incorporar las auditorías viales

Las auditorías de seguridad vial son estudios de impacto de la seguridad vial en las infraestructuras existentes y en la fase de planificación de los proyectos de urbanismo, transporte e infraestructuras.

Con la modificación del Reglamento se podrá llevar a cabo la acción 26, de realización de las auditorías de seguridad vial, garantizando que todas las vías se tracen y se pongan en funcionamiento de acuerdo con los principios de la seguridad vial.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005

## 16. Proponer reformas del Código penal

El Servicio Catalán de Tráfico propondrá al gobierno estatal la reforma del Código penal para elevar las penas que se refieren al consumo de alcohol y otras drogas, al exceso de velocidad, a la conducción sin el permiso de conducir y a la manipulación del tacógrafo como un delito de riesgo.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Interior y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005

## 17. Proponer reformas de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

La redacción actual de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial plantea la necesidad de introducir varias enmiendas, tanto para hacer más efectivas las políticas de seguridad vial como para reforzar las competencias ejecutivas de las comunidades autónomas.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Interior y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005

## Objetivo:

Formación y educación vial en la seguridad vial y la movilidad segura

## Acciones:

18. Introducción de la educación para la movilidad segura como contenido obligatorio de los nuevos currículums escolares
19. Analizar y evaluar la educación y la formación vial
20. Desarrollar el marco de educación y formación vial
21. Formar e informar a los educadores viales
22. Formar formadores viales y directores de autoescuela
23. Educación de niños, jóvenes y adultos
24. Movilidad segura relacionada con el mundo laboral

La formación y la educación para la movilidad segura son fundamentales para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias. Por ello, se han iniciado dos grandes líneas de trabajo que deben permitirnos obtener una mejora de la seguridad, y que se desarrollarán a lo largo de este trienio:

- Los factores de riesgo y las medidas preventivas, que se basa en la detección de aquellos elementos que para una persona determinada incrementan el riesgo (por ejemplo, el alcohol o la velocidad) y en proponer una intervención educativa centrada en informar, poner los cimientos para los hábitos y trabajar emociones y actitudes con la finalidad de cambiar los comportamientos que causan inseguridad.
- La línea marcada por la Guía de educación para la movilidad segura (GEMS), que establece cuatro grandes ámbitos de intervención. Se trata de los factores personales de riesgo, que son los siguientes:
  - Percepción del riesgo
  - Posibles influencias
  - Conciencia de uno mismo
  - Adaptabilidad

Todo el desarrollo de la educación y la formación vial impulsada por el Servicio Catalán de Tráfico parte de la aplicación de una u otra línea en función de las necesidades.

## 18. Introducción de la educación para la movilidad segura como contenido obligatorio de los nuevos currículos escolares

Despliegue de los nuevos currículums escolares teniendo en cuenta la introducción de la educación para la movilidad segura en cada etapa educativa. Se trata de integrar los contenidos de educación para la movilidad segura en las áreas comunes de sociales en la educación primaria y en la secundaria obligatoria, formando parte de los contenidos de educación para la ciudadanía.

**Agentes implicados** Departamento de Educación

**Programación** Continua

## 19. Analizar y evaluar la educación y la formación vial

Se trata de dos propuestas distintas: una centrada en conocer mejor la situación de la educación para la movilidad segura y la formación vial en Cataluña con el objetivo de abrir nuevas posibilidades de mejorar la seguridad; la otra, de profundizar en los aspectos formales y de contenido de la educación y formación en otros países.

Ambas líneas tendrán en la Cátedra de educación y formación vial un foro de debate permanente.

**Agentes implicados** Departamento de Educación, Departamento de Universidades, Investigación y Sociedad de la Información y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 20. Desarrollar el marco de educación y formación vial

Se realizarán acciones varias que permitan hacer llegar las líneas de trabajo a las instituciones, entidades y personas que pueden diseñar o impulsar intervenciones educativas. Con esta finalidad se inician actividades de presentación para difundir estos conceptos, pero sobre todo se prevén campañas de sensibilización dirigidas a movilizar todos los recursos existentes. La herramienta fundamental para una mejora sostenida será la web de educación para la movilidad segura.

**Agentes implicados** Departamento de Educación, Departamento de Universidades, Investigación y Sociedad de la Información, Departamento de la Presidencia (Secretaría General de Juventud) y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 21. Formar e informar a los educadores viales

Se ofrecerán diferentes cursos y actividades para ofrecer un mejor conocimiento, más información o incluso especialización a los profesionales interesados. Por un lado, se trabajará en el mayor ahondamiento en temas concretos como el ocio, las personas mayores o la formación de formadores, con la publicación de materiales. Por otro lado, se ampliará la oferta formativa de cursos de educación para la movilidad segura a un abanico de agentes educativos (monitores de la policía, profesorado, funcionarios, monitores de tiempo libre...).

**Agentes implicados** Departamento de Educación, Departamento de la Presidencia (Secretaría General de Juventud), Departamento de Bienestar y Familia, Departamento de Interior (Escuela de Policía de Cataluña) y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 22. Formar formadores viales y directores de autoescuela

La tendencia actual de formar a las autoescuelas para la obtención del permiso de conducir y de la licencia de conducción hace necesario un cambio cultural que priorice el tratamiento de la seguridad vial por encima de otros contenidos. Para satisfacer esta demanda, el Servicio Catalán de Tráfico desarrollará cursos para profesores de formación vial y cursos para directores que tengan como prioridad básica el desarrollo de la seguridad vial.

Además, la realización de cursos de perfeccionamiento para la realización de sesiones de sensibilización permitirá llegar, a través de los profesores formados, a un elevado porcentaje de alumnos inscritos en las autoescuelas, lo que facilitará que se produzca un cambio directo sobre los contenidos que se tratan.

**Agentes implicados** Cátedra SCT - Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 23. Educación de niños, jóvenes y adultos

Se prevé desarrollar materiales diversos que permitan mejorar la seguridad en la movilidad. Con el marco teórico existente, se intentará evolucionar hacia recursos que, por su diseño y carácter ludicoeducativo, puedan llegar a los destinatarios (niños, jóvenes, adultos, gente mayor, ciclistas, madres y padres). Estos recursos se pondrán a disposición de los formadores (monitores, maestros y profesores, educadores de ocio, formadores de adultos...), con la finalidad de potenciar su eficacia.

Además de esto, se hará hincapié en aquellas líneas de educación vial práctica que acerquen la movilidad a los usuarios: partiendo de la GEMS, se ofrecerán experiencias con la bicicleta y el ciclomotor. También se trabajará, como recurso, con la vivencia de accidentados, en colaboración con entidades que trabajan con personas que sufren las consecuencias de los accidentes de tráfico.

**Agentes implicados** Departamento de Bienestar y Familia, Departamento de Educación, Departamento de la Presidencia (Secretaría General de Juventud), Departamento de Universidades, Investigación y Sociedad de la Información, Departamento de Medio Ambiente y Vivienda y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

## 24. Movilidad segura relacionada con el mundo laboral

El entorno profesional es un ámbito importante para la educación para la movilidad segura, por las repercusiones que tiene sobre todos los usuarios de la vía pública. Por esto, el Plan tiene previsto trabajar en el transporte de mercancías y viajeros (con la especial relevancia del transporte escolar), tanto desde la información como de la formación y la sensibilización. Además, se seguirán impulsando intervenciones que reduzcan los riesgos laborales de la movilidad, ya sea a través de la formación general en másters de riesgos laborales o de la sensibilización de las empresas para buscar su colaboración en programas preventivos.

También se estudiará la posibilidad de modificar la normativa actual, de modo que los conductores profesionales reciban una formación previa específica (en ámbitos de seguridad vial, tiempo de conducción y descanso, planificación de viajes, estiba y carga de vehículos, etc.) para ejercer y desarrollar su actividad.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Trabajo e Industria, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (Dirección General de Puertos y Transportes) y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

## Objetivo:

Mejora de la seguridad de las infraestructuras viales

## Acciones:

25. Seguimiento de los TCA (identificación y planes de actuación)
26. Realizar auditorías de seguridad vial
27. Continuar la clasificación de la red vial según EuroRAP
28. Fomentar la implantación de medidas de pacificación del tráfico
29. Estudiar la señalización vial en Cataluña

## 25. Seguimiento de los TCA (identificación y planes de actuación)

Hay que detectar todas aquellas zonas de concentración de accidentes existentes en la red de calles y carreteras de Cataluña, de modo que progresiva y sostenidamente se pueda proceder a su eliminación. Debido a la obligada progresividad de la acción, mientras tanto deberá clasificarse toda la red, según parámetros de seguridad vial, con tal de priorizar las actuaciones y ofrecer la información conveniente a los usuarios.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador 1</b>	Número de TCA preparados
<b>Indicador 2</b>	Número de víctimas antes/ después a cada tramo preparado
<b>Programación</b>	Continua

## 26. Realizar auditorías de seguridad vial

Requerimiento de estudios de impacto de la seguridad vial en la fase de planificación de proyectos de urbanismo, transporte e infraestructuras viales.

A nivel estratégico, las implicaciones de seguridad en nuevas carreteras y proyectos de tráfico pueden surgir mediante las renombradas "técnicas de escenario". Esta técnica se basa en qué para cada tipo de carretera existen diferentes historiales de seguridad según los volúmenes de tráfico y otros factores. Modelando el tipo de carretera, los volúmenes de tráfico y los parámetros de indicadores de la seguridad vial se puede calcular el impacto de las diferentes alternativas que se propongan.

Se llevará a cabo un curso de auditores de seguridad vial para formar a personas calificadas en este ámbito.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Servicio Catalán de Tráfico y Universidad Politécnica de Cataluña (UPC)
<b>Indicador 1</b>	Número de auditorías realizadas
<b>Programación</b>	Continua

## 27. Continuar la clasificación de la red vial según EuroRAP

El programa EuroRAP mide la calidad de la red vial en función de unos criterios unificados a nivel europeo, relacionando 2 parámetros: accidentalidad e intensidad de tráfico. Este método de trabajo permite poner de relieve los tramos en los que el riesgo de accidente es más elevado.

Desde el 2001 se ha llevado a cabo la clasificación de la red vial catalana y se continuará actualizando durante el próximo trienio.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador</b>	Longitud de la red clasificada:
Valor (2002)	6.356 km
<b>Programación</b>	Continua

## 28. Fomentar la implantación de medidas de pacificación del tráfico

La implantación de elementos reductores de la velocidad en la calzada, por ejemplo, es una medida de pacificación del tráfico cada vez más utilizada en las vías públicas catalanas. La acción va dirigida a fomentar este tipo de medidas de bajo coste que mejoran la seguridad vial en determinados puntos.

<b>Agentes implicados</b>	Ayuntamientos, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

## 29. Estudiar la señalización vial en Cataluña

Hay que estudiar la percepción que los conductores tienen de las señales viales para evaluar su efectividad por lo que respecta a la seguridad vial.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

## Objetivo:

Concienciar a la ciudadanía

## Acciones:

30. Campañas publicitarias preventivas contra la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso del alcohol o el no uso de los elementos de seguridad pasiva
31. Acciones mediáticas específicas de seguridad vial
32. Evaluación permanente y continua de las campañas publicitarias
33. Enviar información sobre la inseguridad vial de la infracción cometida

### 30. Campañas publicitarias preventivas contra la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso del alcohol o el no uso de los elementos de seguridad pasiva

Las campañas publicitarias del Servicio Catalán de Tráfico se orientarán a las causas de los accidentes y a las situaciones que generan más riesgo en la circulación: la velocidad, el consumo de alcohol y las medidas de seguridad pasiva.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de la Presidencia (Secretaría de Comunicación), Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

### 31. Acciones mediáticas específicas de seguridad vial

Las campañas publicitarias irán acompañadas de acciones concretas y permanentes que reforzarán el mensaje central. También se realizarán otras acciones puntuales para el Día Mundial Sin Alcohol, el Salón de la Infancia y la Juventud, el Día Mundial de la Seguridad Vial, etc.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de la Presidencia (Secretaría de Comunicación) y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

### 32. Evaluación permanente y continua de las campañas publicitarias

Es necesario que todas las campañas y acciones que se lleven a cabo sean evaluadas.

La evaluación permite conocer la repercusión del mensaje de la campaña en los ciudadanos para poder planificar las siguientes campañas.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de la Presidencia (Secretaría de Comunicación) y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

### 33. Enviar información sobre el riesgo de la inseguridad vial de la infracción cometida

A menudo los conductores y conductoras perciben las sanciones como recaudaciones de la Administración. Una acción de concienciación hacia los infractores será adjuntar con el envío de la notificación de la denuncia una hoja informativa del riesgo y las consecuencias para la seguridad vial de la infracción concreta cometida.

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

## C. Para reducir el impacto del accidente

### Objetivo:

Reducir las consecuencias del accidente

### Acciones:

34. Incorporar la metodología denunciadora puntual para incrementar el uso de los sistemas de seguridad pasiva
35. Estudio que dictamine cuáles son las acciones a realizar para reducir el tiempo y mejorar la calidad de la asistencia a las víctimas

A pesar de que el coste de la asistencia sanitaria a las víctimas de accidente es mayor que el que supone el cáncer y las enfermedades cardiovasculares, la atención y el esfuerzo dedicados por los políticos y la comunidad médica a la asistencia sanitaria de las víctimas de tráfico han sido desproporcionadamente bajos.

La prevención siempre será la solución ideal a la problemática de los accidentes de tráfico, pero un sistema postraumático efectivo es esencial para tratar a la víctima.

### 34. Incorporar la metodología denunciadora masiva para incrementar el uso de los sistemas de seguridad pasiva

La mejora de la protección de los ocupantes del vehículo ha sido sustancial a lo largo de las últimas décadas. Se estima que si todos los coches se diseñasen con protecciones ante el impacto iguales al mejor diseño dentro de su clase, se podrían evitar el 50% de las víctimas mortales y graves. El cinturón de seguridad y el casco reducen en un 50% la gravedad de las lesiones. Se hará especial hincapié en los usuarios de los asientos traseros de los vehículos por lo que respecta al uso de los sistemas de seguridad pasiva.

Contrariamente a lo que se piensa, el cinturón es más eficaz en choques a bajas velocidades, es decir, los que se producen en zonas urbanas. El año 2003 en Cataluña un 18,2% de las víctimas de accidente de coche no llevaban el cinturón de seguridad en el momento del accidente: un 16% de las víctimas de accidentes en carretera y un 21% de las víctimas de accidentes en zona urbana.

Los sistemas de retención para niños funcionan prácticamente de la misma forma que los cinturones de seguridad. La masa de la cabeza de un niño pequeño corresponde al 25% de su peso, mientras que en un adulto es del 6%. Esto significa que las fuerzas relativas a la cabeza y al cuello para una misma situación serán mayores para un niño que para un adulto.

El 2003, el 4,5% de las víctimas de accidentes en Cataluña en vehículos de 2 ruedas circulaban sin casco, un 4% en zona urbana y un 11% en zona interurbana.

La implantación de métodos automáticos para detectar infractores de velocidad permite reorganizar los controles manuales para afrontar la infracción más grave: circular sin los accesorios de seguridad pasiva. La acción pretende establecer una metodología nueva para aumentar el uso de los sistemas de seguridad pasiva. Se trata de establecer campañas denunciadoras intensivas durante un período de tiempo determinado (mínimo 2 semanas) varias veces al año (mínimo 3 veces) para aumentar el uso de los sistemas de seguridad pasiva.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de Generalitat– Mossos d’Esquadra, policías locales y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador 1</b>	Número de víctimas de accidentes de tráfico sin accesorios de seguridad respecto del total de víctimas
Valores (2003)	cinturón: 18,2% casco: 4,5% Sistemas de retención infantil (víctimas de 0 a 3 años): 34%
<b>Indicador 2</b>	Número de sanciones por no llevar los accesorios de seguridad
Valores (2003)	cinturón: 28.206 casco: 5.423
<b>Programación</b>	Continua

### 35. Estudio que dictamine cuáles son las acciones a realizar para reducir el tiempo y mejorar la calidad de la asistencia a las víctimas

Las consecuencias fisiológicas de las víctimas deben minimizarse mediante sistemas de notificación de accidentes más ágiles y servicios médicos y de rehabilitación más efectivos. Una correcta gestión de los accidentes después del impacto es un determinante crucial de la oportunidad y calidad de supervivencia de los heridos.

Debe reducirse el número de muertos y los efectos graves de los accidentes durante los minutos posteriores al accidente.

Se realizará un estudio para evaluar la situación actual y analizar las medidas a tomar para reducir el tiempo de asistencia a las víctimas.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Salud, Departamento de Interior
<b>Programación</b>	2005

## D. Para mejorar los sistemas de información

### Objetivo:

Mejorar los sistemas de información de tráfico

### Acciones:

36. Compartir e intercambiar datos de movilidad con los diferentes agentes
37. Homogeneizar y coordinar la toma de datos de movilidad y velocidad entre los distintos actores
38. Intercambiar datos de infractores con los países de nuestro entorno
39. Compartir e intercambiar datos de accidentes con ayuntamientos y compañías aseguradoras

Las acciones dirigidas a la mejora de los sistemas de información de accidentalidad y movilidad, si bien no están directamente relacionadas con la reducción de la accidentalidad, sí son necesarias para la identificación y evaluación continua del desarrollo del Plan.

### 36. Compartir e intercambiar datos de movilidad con los diferentes agentes

Creación de una base de datos de movilidad que permita intercambiar datos entre los diferentes agentes que recogen información.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico, titulares de carreteras y concesionarias de autopistas
<b>Programación</b>	
2005	Crear la base de datos
2006	Actualizar la base de datos
2007	Actualizar la base de datos

### 37. Homogeneizar y coordinar la toma de datos de movilidad y velocidad entre los distintos actores

Actualmente, los agentes que recogen información del tráfico en la red vial catalana lo hacen de forma independiente y con sus propias finalidades.

Con esta acción se pretende iniciar una colaboración entre el Servicio Catalán de Tráfico, los ayuntamientos, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, el Ministerio de Fomento y las diputaciones para que los datos que se toman se utilicen también para la mejora de la seguridad vial y la gestión del tráfico.

Parámetros de intensidades horarias o estacionales, distribuciones horarias de velocidades, así como el seguimiento de los datos en fechas especiales como

Navidad o los puentes pueden ser de gran utilidad para el análisis de la accidentalidad en Cataluña.

De esta forma, se podría conocer mejor el comportamiento de los usuarios y detectar actitudes que actualmente se desconocen.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico, titulares de carreteras y concesionarias de autopistas
<b>Programación</b>	
2005	Crear una base de obtención homogénea de datos de movilidad y velocidad
2006	Crear la base de datos de movilidad y velocidad
2007	Actualizar la base de datos de movilidad y velocidad

### 38. Intercambiar datos de infractores con los países de nuestro entorno

Creación de un proceso piloto de intercambio de datos de infractores siguiendo la metodología establecida en el proyecto europeo VERA-2. Además, el Servicio Catalán de Tráfico pretende participar en la continuación de este proyecto con el objetivo de estudiar protocolos de intercambio de datos.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra, policías locales y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	
2005	Crear la base de datos
2006	Actualizar la base de datos
2007	Actualizar la base de datos

### 39. Compartir e intercambiar datos de accidentes con ayuntamientos y compañías aseguradoras

Con la entrada en vigor del nuevo cuestionario estadístico de accidentes (nuevo formulario), se facilitará la toma de datos del accidente por parte de las policías de tráfico.

El Servicio Catalán de Tráfico creará una base de datos de accidentes que intercambiará con los ayuntamientos.

Se incorpora el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca (DARP) como agente implicado con tal de que tenga incidencia en la mejora de la seguridad vial en las zonas rurales.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat– Mossos d’Esquadra, policías locales, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Departamento de Interior (Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil), Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	
2005	Crear la base de datos
2006	Actualizar la base de datos
2007	Actualizar la base de datos

## E. De estudio e investigación

### Objetivo:

Investigar la seguridad vial

### Acciones:

40. Estudio de la exposición al riesgo en la red vial catalana en las circunstancias espacio - tiempo
41. Análisis de la velocidad de los vehículos en la red vial catalana por tipo de vías y tipo de vehículos
42. Creación de grupos interdisciplinares para analizar la accidentalidad en cada ámbito territorial
43. Estudio comparativo de modelos de gestión del tráfico
44. Estudio de la posible implantación de los sistemas inteligentes de limitación de la velocidad en Cataluña
45. Estudio de investigación EuroNCAP de seguridad de los vehículos: evolución del parque de vehículos y de los vehículos implicados en accidentes.
46. Estudio comparativo de recursos adscritos a la seguridad vial y de su gestión en otros países miembros de la UE
47. Participar en el proyecto SUNflower
48. Estudio de la influencia de las drogas y estupefacientes en la conducción
49. Estudio del contenido de las sentencias por delitos contra la seguridad del tráfico
50. Estudio de nuevas propuestas de cambios, adaptaciones y modificaciones legales
51. Estudio comparativo de las normativas de tráfico
52. Estudio sobre las medidas para reducir los accidentes con fauna salvaje
53. Estudio comparativo del impacto de la infomación vial en la reducción de la siniestralidad
54. Estudio para analizar el número de conductores y conductoras que conducen bajo los efectos del alcohol

El valor de la investigación se basa en un estudio sistemático de datos bien recopilados que permitan entender cada elemento del problema de la seguridad vial. De esta forma se pueden prever soluciones efectivas y promocionar su futura implantación.

La investigación se dedicará a establecer la definición del escenario que deseamos para el futuro, así como las acciones intermedias para lograrlo. Debe apoyarse en tres pilares fundamentales: el tecnológico, el jurídico y el económico.

Debe permitir, pues, fijar los objetivos y los métodos para alcanzar un modelo de movilidad sin defectos, aprovechando las sinergias que se puedan producir entre el mercado emergente de las tecnologías de la información y los distintos actores implicados en el tráfico. También debe permitir a la Administración tomar parte y posición respecto del modelo final de movilidad, así como hacerlo alcanzable en un período razonable de tiempo.

### 40. Estudio de la exposición al riesgo en la red vial catalana en las circunstancias espacio - tiempo

Para poder hacer un seguimiento de los objetivos del Plan de seguridad vial y elaborar otros estudios de siniestralidad, es necesario conocer en detalle la movilidad en Cataluña, tanto en vehículo como pie.

La movilidad se expresa normalmente en vehículo kilómetro y persona kilómetro. Existen diferencias en la exposición al riesgo para los distintos grupos de ciudadanos: género, edad, origen y destino, medio de transporte...

Para conocer el riesgo de cada grupo de usuarios hay que recoger y actualizar los datos de aforos y encuestas de movilidad.

El estudio permitirá establecer una metodología y las bases para la estimación de los kilómetros realizados por cada grupo de usuarios en las vías urbanas e interurbanas de Cataluña.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	
2005	Estudio de metodología y creación de bases
2006	Actualización
2007	Actualización

#### 41. Análisis de la velocidad de los vehículos en la red vial catalana por tipo de vías y tipo de vehículos

Las estadísticas y los estudios realizados sobre la accidentalidad ponen de manifiesto que hay una relación directa entre la velocidad de circulación de los vehículos y el riesgo y la severidad de los accidentes.

El riesgo se incrementa con el aumento de la velocidad porque disminuye el tiempo de reacción del conductor ante una variación de las condiciones de circulación, y también porque interviene en la dinámica del vehículo, por ejemplo, incrementando la distancia de frenado. La gravedad también aumenta como consecuencia del incremento de la energía cinética del vehículo, que varía con el cuadrado de la velocidad, al transformarse en trabajo de deformación en el choque del vehículo.

El estudio definirá un Plan de control de las velocidades de circulación en la red básica de Cataluña, que se concretará en el plan de instalación de cámaras de detección automática de infractores de velocidad (ver acción 5) y en su seguimiento para evaluar el impacto y la efectividad de la medida.

<b>Agentes implicados</b>	Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	
2005	Análisis de la velocidad por tipo de vías y tipo de vehículos
2006	Actualización
2007	Actualización

#### 42. Creación de grupos interdisciplinarios para analizar la accidentalidad en cada ámbito territorial

Esta acción va dirigida al análisis de la accidentalidad en cada división territorial mediante la creación de grupos de trabajo interdisciplinarios. Habrá que establecer una metodología sistematizada para analizar minuciosamente una muestra significativa de accidentes con víctimas, con el objetivo de disponer de más

información que la que actualmente aportan los comunicados de accidente.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador</b>	Número de accidentes analizados
<b>Programación</b>	Continua

#### 43. Estudio comparativo de modelos de gestión del tráfico

Se realizará un estudio para comparar con otros países las funciones y la estructura de los centros de control del tráfico.

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2006

#### 44. Estudio de la posible implantación de los sistemas inteligentes de limitación de la velocidad en Cataluña

Los sistemas inteligentes de limitación de la velocidad son una aplicación en telemática que está en pleno desarrollo. Se basan en la interacción entre el vehículo y el entorno, y su esencia es limitar la velocidad de los vehículos de una forma inteligente mediante una intervención técnica sobre el vehículo. Un aparato en el vehículo recibe información sobre la velocidad máxima o recomendada del entorno y reacciona en consecuencia.

El año 2004, el Servicio Catalán de Tráfico impulsó la realización de la primera prueba piloto que se llevaba a cabo en el Estado español de implantación de estos sistemas de limitación de velocidad en vehículos particulares. La prueba se realizó en 20 conductores y los resultados fueron muy positivos para la mejora de la seguridad vial.

Esta acción pretende analizar las posibilidades de implantar sistemas inteligentes de control de la velocidad a los conductores catalanes, ya sea voluntariamente, por conductores profesionales o por infractores de velocidad.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Trabajo e Industria y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	Continua

## 45. Estudio de investigación EuroNCAP de seguridad de los vehículos: evolución del parque de vehículos y de los vehículos implicados en accidentes

La iniciativa NCAP surgió en el Reino Unido el 1995 y se extendió al resto de Europa: Europe New Car Assessment Program (EuroNCAP). Se trata de someter los nuevos modelos de vehículos a pruebas de choque más estrictas que las exigidas por la legislación actual. Los resultados son publicados para informar a los consumidores sobre vehículos que han obtenido mayor puntuación y, de esta forma, presionar a los fabricantes que han obtenido peores resultados para que aumenten la seguridad de sus vehículos.

El estudio pretende establecer el grado de penetración que esta clasificación ha tenido entre los consumidores para evaluar el grado de importancia que los compradores de vehículos otorgan a la seguridad del vehículo. También se compararán los vehículos que se ven implicados en accidentes de tráfico con la clasificación con tal de comprobar las hipótesis de vehículos más seguros.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Trabajo e Industria y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Indicador</b>	Número de vehículos que cumplan las pruebas de choque de peatones sobre el total de vehículos del parque
<b>Programación</b>	
2005	Estudio de la seguridad de los vehículos
2006	Actualización
2007	Actualización

## 46. Estudio comparativo de recursos adscritos y gestión de la seguridad vial en otros países miembros de la UE

Los índices de accidentalidad más bajos se encuentran en países que hace tiempo que han realizado un abordaje político global, integral y multidisciplinario del problema. No reducen el problema a un organismo administrativo, por muy potente que sea. La gestión se realiza desde el Gobierno, implicando y coordinando a todos los actores e instituciones y creando una red de cooperación con la industria, las instituciones privadas y las asociaciones ciudadanas afectadas.

El estudio debe servir para conocer cómo se estructura la gestión de la seguridad vial en otros paí-

ses europeos, así como los recursos, tanto humanos como materiales, que se destinan a ello.

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005-2006

## 47. Participar en el proyecto SUNflower

Siguiendo con el proyecto iniciado el año 2004, el Servicio Catalán de Tráfico participa en el proyecto europeo SUNflower-Plus 6, en el que también participan Suecia, el Reino Unido, los Países Bajos, Grecia, Portugal, la República Checa, Hungría y Eslovenia. Este proyecto es la continuación del proyecto inicial SUNflower, liderado por Suecia, el Reino Unido y los Países Bajos, los 3 países con las estadísticas de accidentalidad más bajas de Europa. Este proyecto aprovecha la metodología usada en el proyecto anterior, ampliándola para examinar las características de los nuevos grupos de países y desarrollar nuevos estudios de casos, como los conductores noveles y la lucha contra el exceso de velocidad.

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005

## 48. Estudiar la influencia de las drogas y estupefacientes en la conducción

Analizar y determinar los efectos que las sustancias psicotrópicas tienen sobre las personas en la conducción de vehículos a motor, para que, por un lado, y a través de la sintomatología, se pueda determinar la sustancia y, por el otro, se conozcan los efectos que éstas pueden tener sobre el conductor y su estado de ánimo. Partiendo de los resultados de estos estudios, deben plantearse al Gobierno del Estado las modificaciones legislativas necesarias.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Salud y Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	2005

## 49. Estudio del contenido de las sentencias por delitos contra la seguridad del tráfico

Analizar y estudiar las sentencias judiciales (condenatorias y no condenatorias) motivadas por actuaciones de tráfico, básicamente recogidas en el capítulo IV del título XVII del Código penal.

<b>Agentes implicados</b>	Departamento de Interior (Dirección General de Seguridad Ciudadana), Servicio Catalán de Tráfico y Departamento de Justicia
<b>Programación</b>	2005

## 50. Estudio de nuevas propuestas de cambios, adaptaciones y modificaciones legales

Estudiar nuevas propuestas de posibles cambios, adaptaciones y modificaciones de la normativa vigente por lo que respecta, entre otros, al tratamiento de los conductores infractores reincidentes y al control de las carreras ilegales.

**Agentes implicados** Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra, policías locales y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** 2005 - 2006

## 51. Estudio comparativo de las normativas de tráfico

Estudiar comparativamente la evolución y la incidencia que las normativas sobre el tráfico de diferentes países han tenido en la reducción de la siniestralidad.

**Agentes implicados** Departamento de Interior (Dirección General de Seguridad Ciudadana) y Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** 2005 - 2006

## 52. Estudio de las medidas necesarias para reducir los accidentes con fauna salvaje

Estudiar las posibles medidas a implantar para contribuir a la reducción de los accidentes provocados por la invasión de animales salvajes en las vías de la red vial catalana.

**Agentes implicados** Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** 2005

## 53. Estudio comparativo del impacto de la información vial en la reducción de la siniestralidad.

Estudiar la evolución y la incidencia que la información vial tiene en la reducción de la siniestralidad en los países de nuestro entorno.

**Agentes implicados** Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** 2005 - 2006

## 54. Estudio para analizar el número de conductores y conductoras que conducen bajo los efectos del alcohol

Los controles preventivos de alcoholemia, además de tener un carácter disuasivo y sancionador, deben ser indicadores de la magnitud del problema, es decir, deben ser representativos del comportamiento de los conductores a la hora de conducir y beber. Para que eso sea posible, es necesario que una parte de estos controles se realice de forma aleatoria, tanto en el espacio como en el tiempo. De esta forma, se producirá un efecto positivo para la seguridad vial, transmitiendo a los conductores el mensaje de que nunca se debe beber y conducir, reforzado por el hecho de que en cualquiera momento pueden ser sometidos a un control de alcoholemia.

Si se opta por efectuar un porcentaje de los controles preventivos aleatorios (50-60%), habrá que marcar estos controles como tales, para diferenciarlos del resto, lo que comportará modificaciones de procedimiento y de bases de datos.

**Agentes implicados** Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra, policías locales y Servicio Catalán de Tráfico

**Indicador** % de controles de alcoholemia preventivos aleatorios respecto del total de controles preventivos

Valor -

**Programación** Continua

## F. Por la gestión y ejecución del Plan

### Objetivo:

Garantizar el cumplimiento de los objetivos y evaluación continua del Plan

### Acciones:

- 55. Liderato y gestión política del Plan
- 56. Implicación de todos los actores clave
- 57. Creación del Observatorio de la Seguridad Vial
- 58. Evaluación semestral y anual

### 55. Liderato y gestión política del Plan

La Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial se convierta en órgano de coordinación interdepartamental de la Administración de la Generalitat en materia de tráfico y seguridad vial y realice un minucioso seguimiento de la evolución del sistema de tráfico de Cataluña y de su accidentalidad.

Potenciar las tareas y funciones de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial como órgano vivo para superar las previsiones legales que le confieren un estatus de órgano consultivo y de participación.

**Agentes implicados** Departamento de Interior

**Programación** Continua

### 56. Implicación de todos los actores clave

Planificar y llevar a cabo reuniones periódicas con todos los actores clave en lo referente a la seguridad vial

- Autoridades locales
- DGT y otras instituciones autonómicas
- Concesionarias de autopistas
- Titulares de las vías
- Policía
- Jueces, magistrados y fiscales
- Periodistas y medios de comunicación
- Universidades y centros de investigación
- Consultoras del ramo
- Instituciones europeas del ramo
- Otros partners europeos
- Industria automovilística
- Asociaciones de víctimas
- Clubes de conductores (catalanes, estatales e internacionales)
- Sector productor vinícola y relacionado (mediante el DARP)
- Aseguradoras, etc..

**Agentes implicados** Servicio Catalán de Tráfico

**Programación** Continua

### 57. Creación del Observatorio de la Seguridad Vial

Crear el Observatorio de la Seguridad Vial como herramienta de apoyo al seguimiento y a la evaluación continua de los objetivos del Plan de seguridad vial y a su reconducción. Además, debe proporcionar datos sobre la accidentalidad, la mortalidad y la movilidad, así como realizar estudios estadísticos de seguridad vial.

**Agentes implicados** Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Departamento de Salud y Departamento de Interior (Servicio Catalán de Tráfico)

**Programación** Continua

### 58. Evaluación semestral y anual

Evaluar los efectos de las actuaciones del PSV 2005-2007, especialmente en aquellos puntos en los que el Servicio Catalán de Tráfico tiene la responsabilidad exclusiva.

A partir de los resultados actuales sobre accidentalidad y lesividad de los accidentes y por medio de los indicadores establecidos en este Plan, la Oficina del Plan de Seguridad Vial elaborará un informe cada seis meses en el que se analizará el cumplimiento de los objetivos fijados.

El Plan es un documento dinámico que debe evaluarse y actualizarse continuamente. Independientemente de que se estén logrando o no los objetivos, se propondrán las acciones para ajustar el Plan y actualizarlo.

Este informe se deberá presentar a la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial y a la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad vial.

Desarrollar directrices para la evaluación del Plan de seguridad Vial 2005-2007.

Introducir una fase de evaluación en cada actuación, incluidos los programas de actividades para la seguridad vial en Cataluña.

Redactar un informe de evaluación semestral del avance del PSV 2005-2007 y el grado de cumplimiento de sus objetivos.

<b>Agentes implicados</b>	Servicio Catalán de Tráfico
<b>Programación</b>	
2006	enero: evaluación del Plan e informe de actualización
2007	enero: evaluación del Plan e informe de actualización diciembre: evaluación del Plan



## **Cuadro resumen de las acciones**



## CUADRO RESUMEN DE LAS ACCIONES

ESTRATEGIAS	ACCIONES	AGENTES IMPLICADOS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓN
<b>A. Ejes políticos de actuación</b>					
<b>Cambio cultural</b>					
	1. Liderato del Plan de seguridad Vial	D. Interior			Continua
	2. Pacto para la seguridad vial con los gobiernos locales	Ayuntamientos, entidades municipalistas, D. Gobernación y Administraciones Públicas y D. Interior			Continua
	3. Elaborar un Plan local de seguridad vial	Ayuntamientos, entidades municipalistas, D. Gobernación y Administraciones Públicas, D. Interior y SCT			Continua
	4. Potenciar la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial	D. Interior			Continua

## B. Para reducir la exposición y prevenir los accidentes

<b>Combatir la indisciplina vial relacionada con la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso de alcohol y la no utilización de accesorios de seguridad pasiva</b>	5. Incrementar los tramos de velocidad controlada objetivamente	D. Interior (Dirección General de Seguridad Ciudadana) y SCT	Número de tramos bajo control Controles con radares dinámicos Número de sanciones impuestas por exceso de velocidad Número de vehículos que exceden la velocidad respecto del total de vehículos en los puntos donde se sitúan los radares	24 22 MMEE y 18 PPLL - -	Continua
	6. Incrementar la calidad de los controles de alcoholemia	PG-MMEE, PPLL y SCT	% de positivos en controles de alcoholemia preventivos	3,6%	Continua
	7. Realizar controles de alcoholemia exhaustivos a los conductores implicados en accidentes con víctimas	PG-MMEE y PPLL	% de pruebas de alcoholemia realizadas por motivo de accidente respecto al número de conductores implicados en accidentes con víctimas	41,6%	Continua
	8. Realizar controles exhaustivos de alcohol y drogas a los conductores muertos en accidentes de tráfico	D. Justicia (Instituto de Medicina Legal) y SCT	Resultados de las pruebas de alcohol y otras drogas efectuadas a los conductores muertos en accidentes de tráfico	- -	Continua
	9. Planes locales de seguridad vial (PLSV)	ACM, FMC, D. Gobernación y Administraciones Públicas, D. Interior (Subdirección General de Coordinación de Policías Locales) y SCT	Número de PLSV aprobados Presupuesto adscrito a la elaboración y ejecución de los PLSV	1 -	2005: Definir el PLSV tipo 2006: PLSV municipios con más de 50.000 habitantes 2007: Evaluación PLSV municipios con más de 50.000 habitantes

	10. Estudiar la posibilidad de implementar líneas de ayuda presupuestaria a los PLSV	SCT		2006
<b>Cambiar la</b>	11. Mejora de la accesibilidad a los polígonos industriales	DPTOP (Secretaría para la Movilidad)	Distribución modal (EMO)	2005
	12. Aumento de la oferta de transporte público en el área metropolitana de Barcelona	DPTOP (Secretaría para la Movilidad)	IMD Volumen de pasajeros t.p. Distribución modal (EMO)	Continua
	13. Implantar carriles BUS-VAO en los accesos de Barcelona	DPTOP (Secretaría para la Movilidad)	km de carril	2006
<b>Cambios y adaptaciones en el ámbito legal</b>	14. Implementar el permiso por puntos e intercambiar datos con la DGT	SCT	Implantación del permiso por puntos Número de infractores reincidentes (+ 10 denuncias) anuales	2005
	15. Desarrollar el Reglamento general de carreteras para incorporar las auditorías viales	DPTOP y SCT		2005
	16. Proponer reformas del Código penal	D. Interior y SCT		2005
<b>Formación y educación vial en la seguridad y la movilidad segura</b>	17. Proponer reformas de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial	D. Interior y SCT		2005
	18. Introducción de la educación para la movilidad segura como contenido obligatorio de los nuevos currículos escolares	D. Educación		Continua
	19. Analizar y evaluar la educación y la formación vial	D. Educación, DURSI y SCT		Continua
	20. Desarrollar el marco de educación y formación viaria	D. Educación, DURSI, D. Presidencia (Secretaría General de Juventud) y SCT		Continua
	21. Formar y informar a los educadores viales	D. Educación, D. Presidencia (Secretaría General de Juventud), D. Bienestar y Familia, D. Interior (Escuela de Policía de Catalunya) y SCT		Continua
	22. Formar formadores viales i directores de autoescuela	Cátedra SCT-UAB y SCT		Continua
	23. Educación de niños, jóvenes y adultos	D. Bienestar y Familia, D. Educación, D. Presidencia (Secretaría General de Juventud), DURSI, D. Medio Ambiente y Vivienda y SCT		Continua

ESTRATEGIAS	ACCIONES	AGENTES IMPLICADOS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓN
	24. Movilidad segura relacionada con el mundo laboral	DPTOP (DG Puertos y Transportes) y D. Trabajo e Industria y SCT			Continua
<b>Mejora de la seguridad de las infraestructuras viales</b>	25. Seguimiento de los TCA (identificación y planes de actuación)	DPTOP y SCT	Número de TCA preparados Número de víctimas antes/después en cada tramo		Continua
	26. Realizar auditorías de seguridad vial	DPTOP, SCT y UPC	Número de auditorías realizadas		Continua
	27. Continuar la clasificación de la red vial según EuroRap	DPTOP y SCT	Longitud de la red clasificada	6.356	Continua
	28. Fomentar la implantación de medidas de pacificación del tráfico	Ayuntamientos, DPTOP y SCT			Continua
	29. Estudiar la señalización vial en Cataluña	DPTOP y SCT			Continua
<b>Concienciar a la ciudadanía</b>	30. Campañas publicitarias preventivas contra la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso del alcohol o el no uso de los elementos de seguridad pasiva	D. Presidencia (Secretaría de Comunicación), DARP y SCT			Continua
	31. Acciones mediáticas específicas de seguridad vial	D. Presidencia (Secretaría de Comunicación), y SCT			Continua
	32. Evaluación permanente y continua de las campañas publicitarias	D. Presidencia (Secretaría de Comunicación), y SCT			Continua
	33. Enviar información sobre el riesgo de la inseguridad vial de la infracción cometida	SCT			Continua
<b>C. Para reducir las consecuencias del accidente</b>					
<b>Reducir las consecuencias del accidente</b>	34. Incorporar la metodología denunciadora masiva para incrementar el uso de los sistemas seguridad pasiva	PG-MMEE, PPLL y SCT	Número de víctimas de accidente sin accesorios de seguridad respecto del total de víctimas Número de sanciones por no llevar los accesorios de seguridad	Cinturón Casco Víctimas 0-3 años Cinturón Casco	18,2% 4,5 % 34% 28.206 5.423
	35. Estudio que dictamine cuáles son las acciones a realizar para reducir el tiempo y mejorar la calidad de asistencia a las víctimas	D. Salud y D. Interior			2005
<b>D. Para mejorar los sistemas de información</b>					
<b>Mejorar los sistemas de información de tráfico</b>	36. Compartir e intercambiar datos de movilidad con los diferentes agentes	DPTOP, titulares de las carreteras, concesionarias de autopistas y SCT			2005: crear la base de datos 2006: actualizarla 2007: actualizarla

<p><b>37.</b> Homogeneizar y coordinar la toma de datos de movilidad y velocidad entre los diferentes actores</p>	<p>DPTOP, titulares de las carreteras, concesionarias de autopistas y SCT</p>	<p>2005: crear base de obtención homogénea de datos 2006: crear base de datos 2007: actualizarla</p>
<p><b>38.</b> Intercambiar datos de infractores con los países de nuestro entorno</p>	<p>PG-MMEE, PLL y SCT</p>	<p>2005: crear base de datos 2006: actualizarla 2007: actualizarla</p>
<p><b>39.</b> Compartir e intercambiar datos de accidentes con ayuntamientos y compañías aseguradoras</p>	<p>PG-MMEE, PLL, DPTOP, D. Interior (Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil), DARP y SCT</p>	<p>2005: crear base de datos 2006: actualizarla 2007: actualizarla</p>
<p><b>E. De estudio e investigación</b></p>		
<p><b>Investigar la seguridad vial</b></p>		
<p><b>40.</b> Estudio de la exposición al riesgo a la red vial catalana en las circunstancias espacio-tiempo</p>	<p>PG-MMEE y SCT</p>	<p>2005: estudio de metodología y creación de bases 2006: actualización 2007: actualización</p>
<p><b>41.</b> Análisis de la velocidad de los vehículos en la red vial catalana por tipo de vías y tipo de vehículos</p>	<p>PG-MMEE y SCT</p>	<p>Actualización anual</p>
<p><b>42.</b> Creación de grupos interdisciplinares para analizar la accidentalidad en cada ámbito territorial</p>	<p>DPTOP y SCT</p>	<p>Número de accidentes analizados</p>
<p><b>43.</b> Estudio comparativo de modelos de gestión del tráfico</p>	<p>SCT</p>	<p>2006</p>
<p><b>44.</b> Estudio de la posible implantación de los sistemas inteligentes de limitación de la velocidad en Catalunya</p>	<p>D. Trabajo e Industria y SCT</p>	<p>Continua</p>
<p><b>45.</b> Estudio de investigación EuroNCAP de seguridad de los vehículos</p>	<p>D. Trabajo e Industria y SCT</p>	<p>Número de vehículos que cumplen las pruebas de choque de peatones sobre el total</p>
<p><b>46.</b> Estudio comparativo de recursos adscritos y gestión de la seguridad vial en otros países miembros de la UE</p>	<p>SCT</p>	<p>2005-2006</p>
<p><b>47.</b> Participar en el proyecto SUNflower</p>	<p>SCT</p>	<p>2005</p>
<p><b>48.</b> Estudio de la influencia de las drogas y estupefacientes en la conducción</p>	<p>D. Salut y SCT</p>	<p>2005</p>
<p><b>49.</b> Estudio del contenido de las sentencias por delitos contra la seguridad en el tráfico</p>	<p>D. Interior (DG Seguridad Ciudadana), SCT y D. Justicia</p>	<p>2005</p>
<p><b>50.</b> Estudio de nuevas propuestas de cambios, adaptaciones y modificaciones legales</p>	<p>PG-MMEE, PLL y SCT</p>	<p>2005-2006</p>
<p><b>51.</b> Estudio comparativo de las normativas de tráfico</p>	<p>D. Interior (DG Seguridad Ciudadana) y SCT</p>	<p>2005-2006</p>
<p><b>52.</b> Estudio de las medidas necesarias para reducir los accidentes con fauna salvaje</p>	<p>D. Medio Ambiente, DPTOP y SCT</p>	<p>2005</p>

ESTRATEGIAS	ACCIONES	AGENTES IMPLICADOS	INDICADOR	VALOR	PROGRAMACIÓN
	<p><b>53.</b> Estudio comparativo del impacto de la información vial en la reducción de la siniestralidad</p> <p><b>54.</b> Estudio para analizar el número de conductores y de conductoras que conducen bajo los efectos del alcohol</p>	SCT	% controles de alcoholemia aleatorios respecto del total	2005-2006	Continua
<b>F. Para la gestión y ejecución del Plan</b>					
<b>Evaluación continua del Plan</b>	<b>55.</b> Liderato y gestión política del Plan	D. Interior			Continua
	<b>56.</b> Implicación de todos los actores clave	SCT			Continua
	<b>57.</b> Crear el Observatorio de la Seguridad Vial	DPTOP, D. Salud, D. Interior (SCT)			Continua
	<b>58.</b> Evaluación semestral y anual	SCT			2006: evaluación actualización 2007: evaluación actualización

