



servei català de  
**Trànsit**

# PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA 1999 - 2001

PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA  
1999 - 2001



servei català de  
**Trànsit**





## PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA 1999 – 2001

1	PRÒLEG .....	3
2	OBJECTIUS.....	3
3	DADES PRÈVIES.....	3
3.1	Fonts d'informació.....	4
3.2	Elements bàsics .....	5
3.2.1	Parc de vehicles.....	5
3.2.1.1	Evolució del parc .....	5
3.2.1.2	Antiguitat dels vehicles.....	8
3.2.1.3	Estadística ITV .....	9
3.2.1.4	Matriculacions, baixes i transferències.....	10
3.2.2	Conductors.....	11
3.2.2.1	Cens de conductors a 1997 .....	11
3.2.2.2	Autoritzacions de conducció expedides .....	12
3.2.2.3	Distribució per edats.....	12
3.2.3	Intensitat de la circulació i mobilitat .....	14
3.2.3.1	Quilòmetres recorreguts.....	14
3.2.3.2	Intensitat de trànsit per carreteres.....	15
3.2.4	Característiques de la xarxa viària: estructura .....	17
3.3	Accidentalitat a Catalunya.....	19
3.3.1	Accidents amb víctimes. Evolució .....	19
3.3.2	Comparativa amb Espanya i la resta del món.....	23
3.3.3	Distribució per mesos i dies de la setmana .....	25
3.3.4	Distribució per tipus d'accident .....	27
3.3.5	Diferenciació entre carretera i zona urbana .....	27
3.3.6	Influència de la xarxa viària .....	29
3.4	Actuacions de vigilància i control .....	30
3.5	Valoració de la situació actual.....	33
4	ÒRGANS ADMINISTRATIUS DE SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA.....	34
4.1	Departament de Governació .....	34
4.2	Servei Català de Trànsit.....	34
4.3	Delegacions territorials del Govern de la Generalitat.....	35
4.4	Comitè de Direcció del Trànsit .....	36
4.5	Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària .....	36
4.6	Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària .....	37
4.7	Subcomissions de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària .....	38
4.8	Grups de treball de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.....	38
5	CARACTERÍSTIQUES DEL PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA .....	42

6	CONTINGUT DEL PLA.....	43
6.1	Mesures relacionades amb la prevenció aplicada a la circulació viària.....	43
6.1.1	Educació i formació viària.....	43
6.1.1.1	Educació viària.....	43
6.1.1.2	Formació viària.....	43
6.1.2	Vigilància i control.....	44
6.1.2.1	Accions bàsiques.....	44
6.1.2.2	Accions especials.....	45
6.1.2.3	Activitats complementàries.....	45
6.1.3	Gestió del trànsit.....	45
6.1.3.1	Ordenació i regulació.....	45
6.1.3.2	El vehicle.....	45
6.1.3.3	La xarxa viària.....	46
6.1.3.4	El transport.....	47
6.1.3.5	El medi ambient.....	47
6.2	Mesures relacionades amb l'accidentalitat.....	48
6.2.1	Assistència sanitària als ferits en accident de trànsit.....	48
6.2.1.1	Programació de serveis a l'accidentat.....	48
6.2.1.2	Sistemes d'avís i trasllat.....	48
6.2.1.3	Assistència sanitària als ferits.....	49
6.2.2	Investigació d'accidents.....	49
6.2.2.1	Demandes en la investigació d'accidents.....	49
6.2.2.2	Qüestionaris estadístics.....	49
6.2.2.3	Explotació de les dades.....	50
6.2.2.4	Estudis singulars.....	50
6.3	Mesures relacionades amb la informació i la divulgació.....	50
6.3.1	Informació del trànsit.....	51
6.3.1.1	Recopilació de la informació.....	51
6.3.1.2	Tractament de les dades.....	51
6.3.1.3	Abast informatiu.....	51
6.3.2	Divulgació.....	51
6.3.2.1	Campanyes divulgatives i de conscienciació.....	51
6.3.2.2	Publicacions.....	52
6.3.2.3	Participació de la societat civil.....	52
7	DESENVOLUPAMENT I AVALUACIÓ DEL PLA.....	52
7.1	Estratègies de desenvolupament.....	52
7.2	Seguiment de resultats.....	53
7.3	Procediment d'avaluació.....	53
7.4	Elements correctors del Pla.....	53

# PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA

## 1999 – 2001

### 1 PRÒLEG

L'article 2.4.j de la Llei 14/97, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit, assigna a aquest Servei la funció d'impulsar l'elaboració, cada tres anys, del Pla de seguretat viària i els programes inclosos en aquest Pla, en el marc de la Comissió Interdepartamental. Hauran de ser sotmesos a informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, aprovats pel Govern i tramesos al Parlament de Catalunya.

Una de les competències més importants de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària és emetre l'informe sobre el Pla de seguretat viària, fer el seguiment del seu desenvolupament, valorar-ne el resultat final i elevar les seves conclusions a la persona titular del Departament de Governació.

### 2 OBJECTIUS

El Servei Català de Trànsit va néixer amb la clara pretensió de generar activitats adreçades fonamentalment a la prevenció genèrica de l'accidentalitat, una prevenció que té tres amplis camps d'actuació: la prevenció primària, l'objectiu de la qual és evitar accidents i/o la reducció de l'accidentalitat; la secundària, que tracta de reduir les conseqüències immediates dels efectes dels accidents, i, finalment, la terciària, que té com a objectiu integrar els ciutadans discapacitats a conseqüència d'un accident en la xarxa viària eliminant qualsevol mena d'obstacles i aprofitant les millores realitzades per part dels ciutadans amb mobilitat reduïda.

Per poder portar a bon terme aquest objectiu definidor i justificador de l'existència de l'organisme Servei Català de Trànsit i de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, semblava necessari treballar en tres centres d'interès, que són els que determinaran les estratègies d'acció referents a la seguretat viària: la prevenció aplicada a la circulació, l'estudi de l'accidentalitat i la informació als usuaris, i la divulgació als ciutadans, i que aquests centres d'interès s'havien d'identificar precisament en les set subcomissions creades en el si de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària com a resposta unànime de coordinació i col·laboració de tots els departaments de la Generalitat que tenen relació amb el trànsit, la circulació de vehicles de motor i la seguretat viària, davant els objectius prèviament marcats de prevenció genèrica de l'accidentalitat.

### 3 DADES PRÈVIES

Per avaluar la situació del trànsit a Catalunya, cal conèixer una sèrie de dades, detallades a continuació, que donaran una visió global de la magnitud del problema de la seguretat viària i de la justificació de la necessitat d'elaborar un Pla català de seguretat viària que doni resposta al repte permanent de reduir l'accidentalitat a les vies públiques.

Un cop analitzades les estadístiques que es presenten, caldrà fer una valoració de la situació actual i establir els objectius de millora de la seguretat viària i les estratègies de desenvolupament de les mesures proposades.

### 3.1 Fonts d'informació

Per obtenir una informació completa, cal accedir a diferents fonts d'informació, que, en funció de la seva exhaustivitat i precisió, queden recollides al quadre següent:

Tipus de dades	Fonts d'informació	Òrgan que recull dades
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accidents</li> <li>✓ amb víctimes</li> <li>✓ i amb danys materials</li> </ul>	<u>A la zona interurbana:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Agrupació de Trànsit</li> <li>✓ Mossos d'Esquadra</li> </ul>	<u>A la zona interurbana:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Direcció General de Trànsit</li> <li>✓ Servei Català de Trànsit</li> </ul>
	<u>En zona urbana:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Policia Local</li> <li>✓ Mossos d'Esquadra</li> </ul>	<u>En zona urbana:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Direcció General de Trànsit</li> <li>✓ Servei Català de Trànsit</li> <li>✓ Memòries anuals d'activitats de les policies locals</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ferits en accident de trànsit</li> </ul>	<u>Totalitat:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Serveis d'urgències de la Xarxa Hospitalària d'Utilització Pública</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Recopilació del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya</li> </ul>
	<u>Severs:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Full d'alta Hospitalària dels ferits que han requerit ingrés als hospitals de la Xarxa Hospitalària d'Utilització Pública</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Estadística del Departament de Sanitat i Seguretat Social de la Generalitat de Catalunya</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Morts en accident de trànsit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Butlletes estadístiques de defunció (certificat de defunció)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Departament de Sanitat i Seguretat Social de la Generalitat de Catalunya</li> </ul>

A més a més de les dades oficials, les companyies d'assegurances disposen de dades d'accidentalitat que deriven dels seus associats, i que permetrien tenir dades amb més profunditat, sobretot pel que fa als accidents amb només danys materials.

## 3.2 Elements bàsics

A continuació es descriuen una sèrie de dades bàsiques de la mobilitat actual a Catalunya:

- El parc de vehicles, la seva evolució, l'antiguitat, l'estat de manteniment (ITV) i la motorització (vehicles/1.000 habitants). Així com les matriculacions i baixes.
- El cens de conductors, permisos i llicències per edats.
- La mobilitat, la seva evolució i les intensitats de trànsit.
- Les característiques de la xarxa.

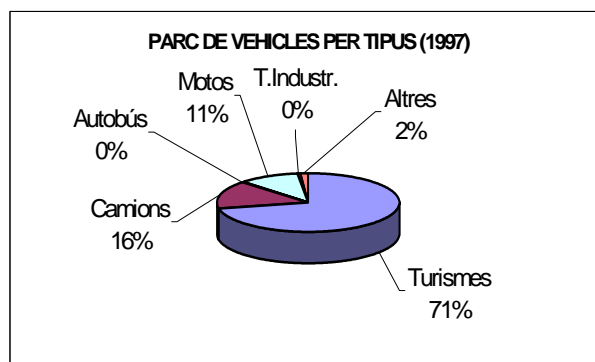
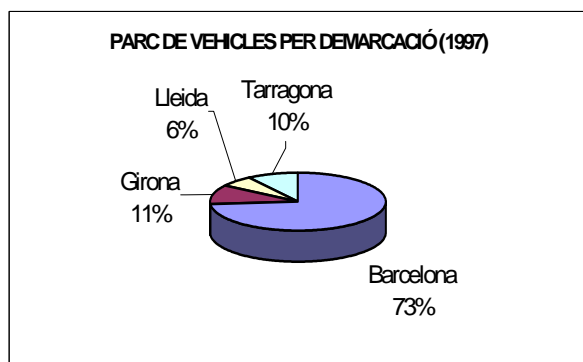
### 3.2.1 Parc de vehicles

#### 3.2.1.1 Evolució del parc

El parc de vehicles a Catalunya, a 31.12.97, és el següent:

DP	Turismes	Camions	Autobús	Motos	Tractores	Altres	TOTAL
Barcelona	1.910860	378.826	4.553	288.083	8.620	36.809	2.627552
Girona	262.603	72.869	662	40.863	1.912	6.566	385.475
Lleida	149.520	43.760	364	14.608	2.216	5.104	215.572
Tarragona	234.081	67.313	552	30.862	2.084	5.790	340.682
<b>TOTAL</b>	<b>2.557064</b>	<b>562.768</b>	<b>6.131</b>	<b>374.416</b>	<b>14832</b>	<b>54.269</b>	<b>3.569.281</b>
Espanya	15.297.366	3.205.974	50.035	1.326.333	104.121	302.579	20.286.408
%	16,7	17,6	12,3	28,2	14,2	17,9	17,6

Font: Anuari estadístic DGT



Si bé el nombre més elevat de vehicles, amb un 73%, es troba a la demarcació de Barcelona, la motorització més elevada (vehicles/1.000 habitants) correspon a la demarcació de Girona. El parc de vehicles representa, doncs, el 17,6% de la totalitat del d'Espanya, però cal destacar el percentatge de vehicles de dues rodes matriculats, que representa el 28,2 del total d'Espanya. La motorització (vehicles/1.000 habitants) és la següent:

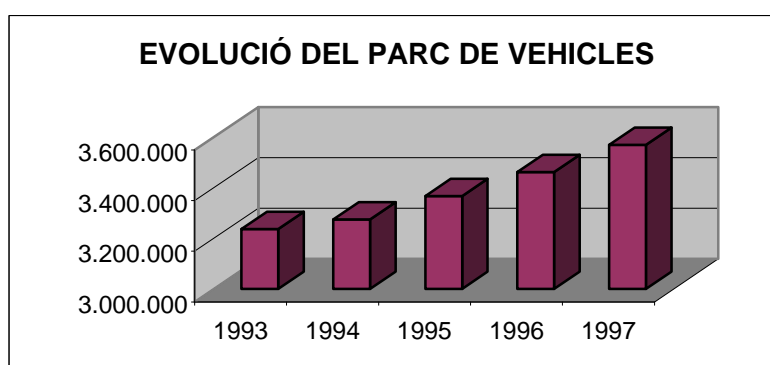
Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
577	693	599	552

La motorització més elevada correspon a la demarcació de Girona, amb 693 vehicles cada 1.000 habitants, que corresponen a més d'un vehicle cada 2 habitants.

L'evolució es pot veure en el següent quadre:

	1993	1994	1995	1996	1997
Turismes	2.326.138	2.345.392	2.411.685	2.482.878	2.557.064
Camions	492.229	505.276	523.156	541.182	562.768
Autobús	5.684	5.653	5.677	5.853	6.131
Motocicletes	360.419	362.911	366.685	368.669	377.416
Tractors Ind.	10.626	11.105	12.239	13.301	14.832
Altres	41.535	44.066	47.457	50.370	54.269
<b>TOTAL</b>	<b>3.236.629</b>	<b>3.274.403</b>	<b>3.366.899</b>	<b>3.462.237</b>	<b>3.569.281</b>
<b>Δ</b>	<b>---</b>	<b>+ 37.774</b>	<b>+ 92.496</b>	<b>+ 95.338</b>	<b>+ 107.044</b>

Font: Anuari estadístic DGT

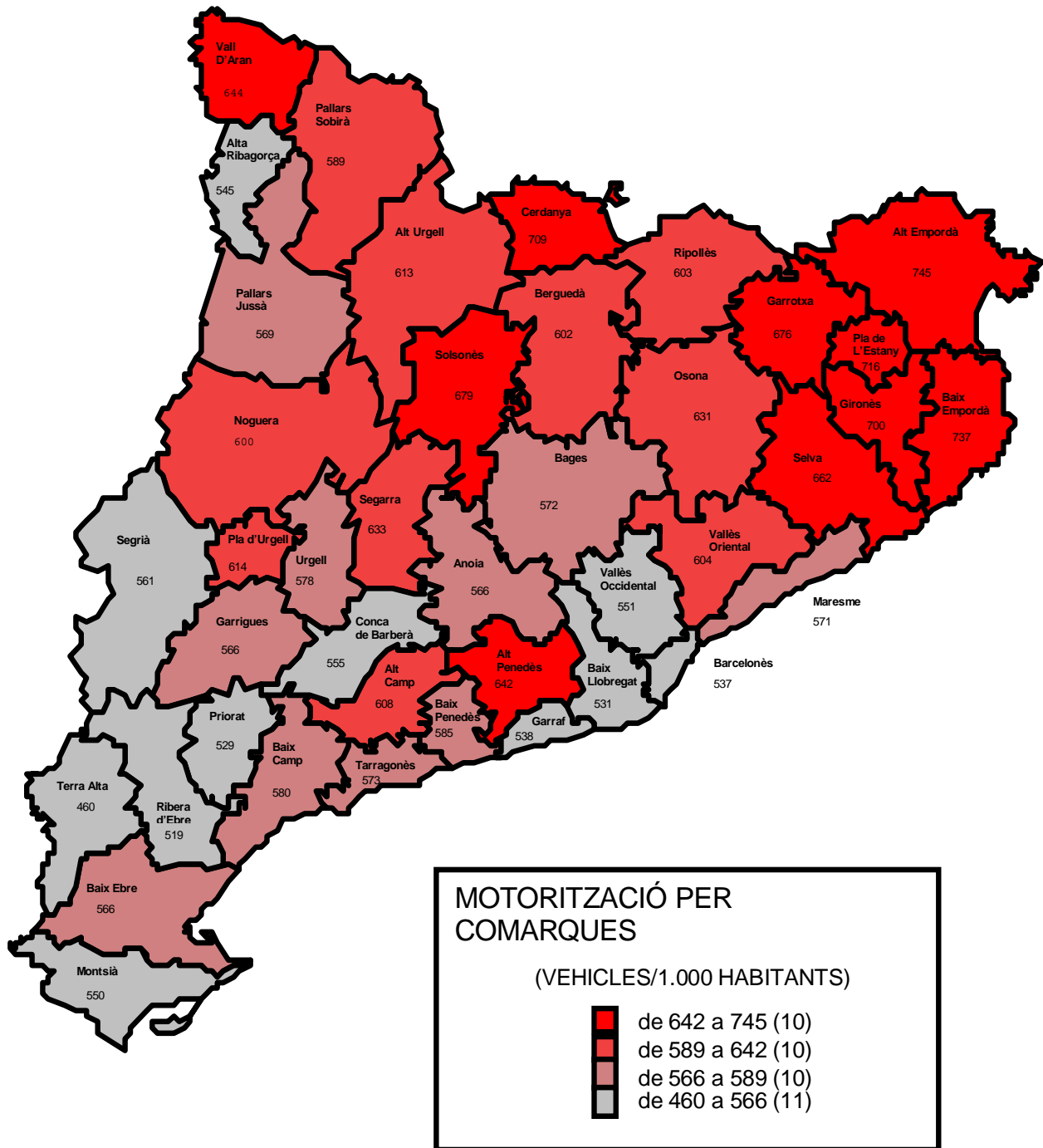


Aquesta evolució es pot representar amb el següent índex, que dóna una idea de l'increment:

	1993	1994	1995	1996	1997
<b>Índex</b>	<b>100</b>	<b>101,2</b>	<b>104,0</b>	<b>107,0</b>	<b>110,3</b>

A partir de l'any 1994 l'evolució del parc ha estat considerable: ha passat de 3.274.000 vehicles el 1994 a 3.569.000 vehicles al 1997.

## Mapa de motorització per comarques





### 3.2.1.2 Antiguitat dels vehicles

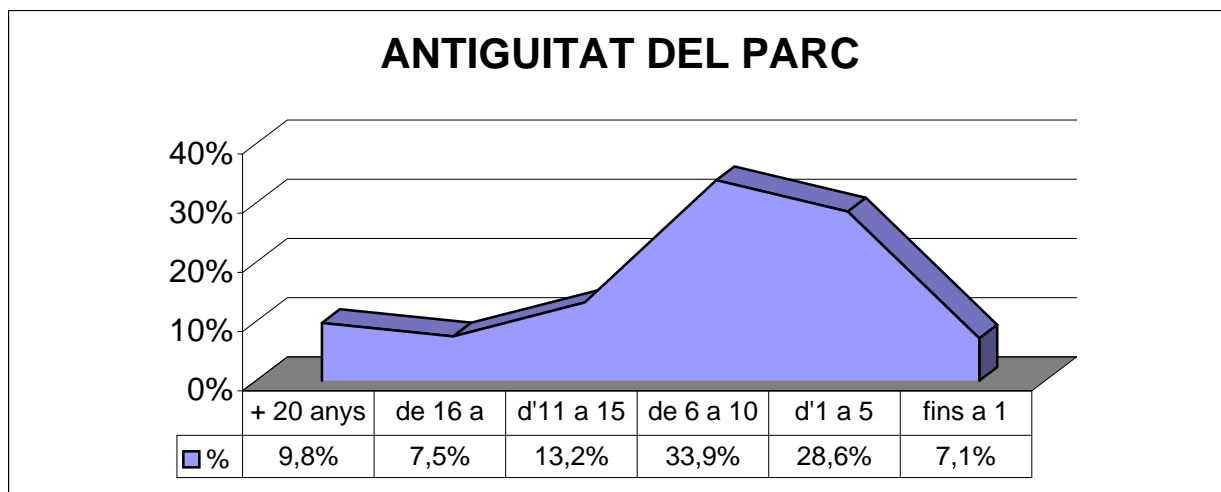
El 62% del parc de vehicles té una antiguitat entre 1 i 10 anys, encara que entre els 6 i 10 anys es concentra un 34% del parc de vehicles, és a dir, 1.209.000 vehicles dels 3.569.000 totals.

	+ 20 anys	de 16 a 20 anys	d' 11 a 15 anys	de 6 a 10 anys	d' 1 a 5 anys	fins a 1 any	TOTAL
<b>BARCELONA</b>	250.397	185.529	333.961	896.252	769.005	192.407	2.627.551
<b>GIRONA</b>	40.828	32.334	56.878	127.297	102.299	25.839	385.475
<b>LLEIDA</b>	23.006	21.096	31.536	69.922	57.273	12.739	215.572
<b>TARRAGONA</b>	34.043	28.212	48.027	115.873	91.416	23.111	340.682
<b>TOTAL</b>	348.274	267.171	470.402	1.209.344	1.019.993	254.096	3.569.280

Font: Anuari estadístic DGT

ANTIGUITAT	TOTAL	%
+ 20 anys	348.274	9,8%
de 16 a 20 anys	267.171	7,5%
d' 11 a 15 anys	470.402	13,2%
de 6 a 10 anys	1.209.344	33,9%
d' 1 a 5 anys	1.019.993	28,6%
fins a 1 any	254.096	7,1%
<b>TOTAL</b>	<b>3.569.280</b>	<b>100%</b>

Font: Anuari estadístic DGT



### 3.2.1.3 Estadística ITV

Les inspeccions realitzades per les estacions de ITV permeten un bon manteniment del parc de vehicles. Així, durant l'any 1997 han disminuït els defectes greus (19,4% dels vehicles rebutjats) i ha augmentat el nombre d'inspeccions realitzades (1.409.000 inspeccions).

Xarxa d'estacions ITV a 31.12.97

- 37 estacions fixes amb 78 línies instal·lades
- 7 estacions mòbils amb 7 línies instal·lades
- En total hi ha 44 estacions amb 85 línies de les quals tres són mòbils agrícoles

Inspeccions

- S'han dut a terme, el 1997, 1.380.001 inspeccions per 1.409.144 l'any 1996. A més, s'han de comptabilitzar les segones inspeccions, fetes amb caràcter gratuït dins les 48 hores posteriors a la primera revisió, en nombre de 240.398 per 249.555 l'any anterior.

Vehicles revisats i rebutjats

- Sobre les xifres de la primera revisió, el 1997 es va rebutjar, per defectes greus o importants, el 19,4 % dels inspeccionats contra un 19,8 l'any anterior.

Tipus de defectes en els vehicles rebutjats.

Nombre de defectes greus/ Nombre total de rebutjats

	Frens	Direcció	Eixos
1996	0,228	0,054	0,261
1997	0,316	0,058	0,283

Pel que fa a l'índex de CO (monòxid de carboni):

	1996		1997	
	Lleus	Greus	Lleus	Greus
Nre. total de defectes per excés de CO	99622	58901	99056	55667
V. excés de CO / Total vehicles	11,37		11,34	
Defectes greus /Total vehicles	4,22		4,08	

Font: ITV

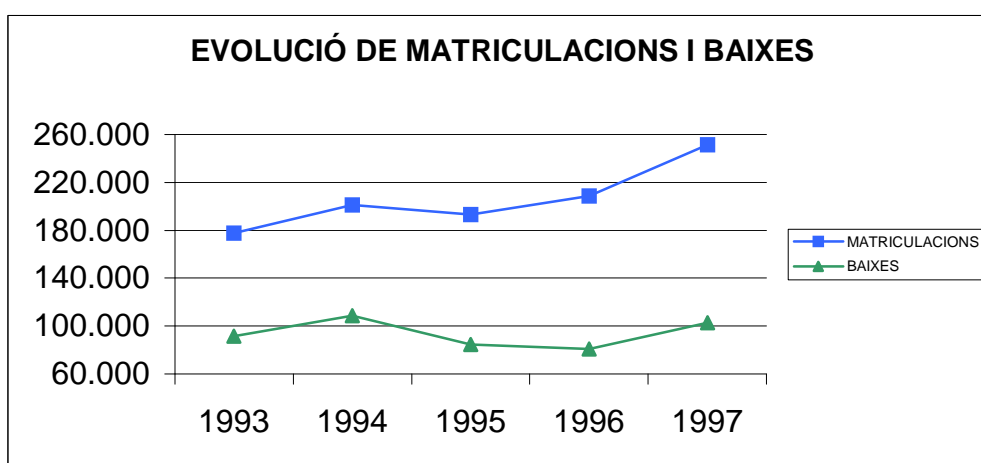
Cal indicar que la mitjana total de defectes importants per vehicle inspeccionat ha estat de 0,30 el 1997 per 0,27 l'any 1996.

### 3.2.1.4 Matriculacions, baixes i transferències

La cadència de matriculacions i baixes, la podem veure en el quadre adjunt, que es complementa amb els ratis base de l'any 1993. Cal destacar l'increment dels anys 1996 i 1997, en què s'han superat les 200.000 matriculacions anuals.

		1993	1994	1995	1996	1997
Matriculació	Núm.	177.508	201.340	192.892	208.518	251.549
	Rati	100	113,4	108,7	117,5	141,7
Baixes	Núm.	91.285	108.439	84.717	81.028	102.586
	Rati	100	118,8	92,8	88,8	112,4

Font: Anuari estadístic DGT



De l'anàlisi dels ratis crida l'atenció l'espectacular increment de matriculacions l'any 1997 i el de baixes del l'any 1994, possiblement imputable als efectes del pla RENOVE.

És també interessant veure el quadre de transferències de vehicles el 1997:

	D. provincial on està matriculat el vehicle	D. provincial on s'ha formalitzat la transferència	Δ
<b>Barcelona</b>	313.228	283.341	-29.887
<b>Girona</b>	37.528	36.193	- 1.335
<b>Lleida</b>	19.311	22.023	+ 2.712
<b>Tarragona</b>	28.244	29.348	+ 1.104
<b>TOTAL</b>	398.311	370.905	-27.406

Font: Anuari estadístic DGT

Això ens indica que Barcelona i Girona són exportadors de vehicles usats i Lleida i Tarragona, en canvi, en són importadores. Malgrat tot, el 6,9% dels vehicles usats es venen fora de Catalunya.

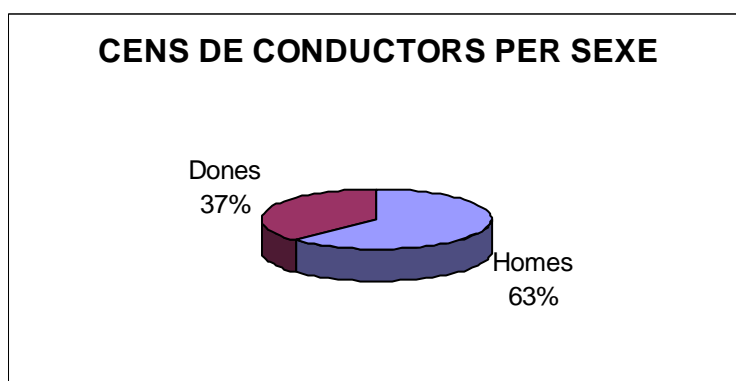
### 3.2.2 Conductors

El cens de conductors l'any 1997 és de 2.965.000 conductors, dels quals el 37% són dones i el 63% són homes.

#### 3.2.2.1 Cens de conductors a 1997

	Homes	Dones	TOTAL
Barcelona	1.414.760	833.023	2.247.783
Girona	164.513	113.806	278.319
Lleida	126.532	66.959	193.491
Tarragona	149.412	96.587	245.999
Total	1.855.217	1.110.375	2.965.592
Proporció %	62,6	37,4	100

Font: Anuari estadístic DGT



És il·lustratiu veure que tant a Catalunya com a la totalitat d'Espanya el percentatge d'autoritzacions és al voltant del 60% per als homes i del 40% per a les dones.

### 3.2.2.2 Autoritzacions de conducció expedides

Mentre que les llicències tenen una tendència a l'alça, les autoritzacions de permisos de conduir tenen una tendència a la baixa.

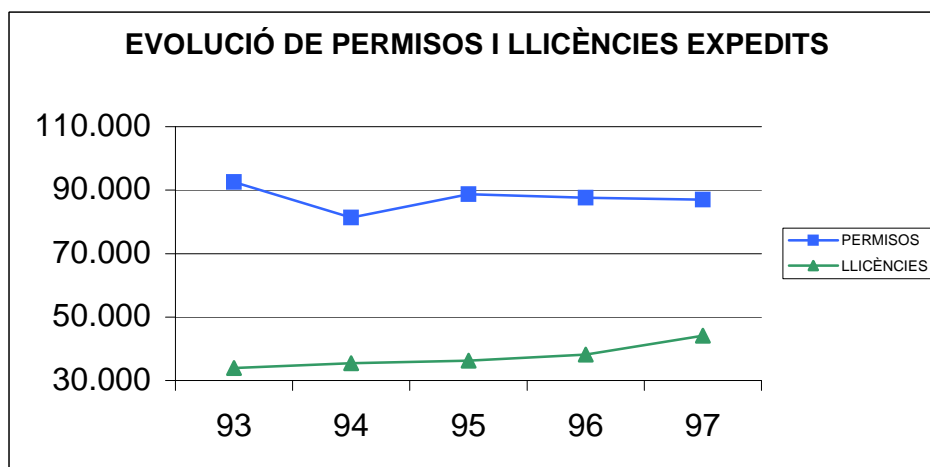
Permisos i llicències a nous conductors:

		93	94	95	96	97
<b>Catalunya</b>	P	92.535	81.327	88.722	87.639	86.975
	LI	33.939	35.422	36.260	38.155	44.162
<b>Índex</b>	P	<b>100</b>	<b>87,9</b>	<b>95,9</b>	<b>94,7</b>	<b>94,0</b>
	LI	<b>100</b>	<b>104,4</b>	<b>106,8</b>	<b>112,4</b>	<b>130,1</b>
<b>Espanya</b>	P	622.442	577.977	590.743	593.558	593.657
	LI	182.585	196.023	205.339	219.750	257.684
<b>Índex</b>	P	<b>100</b>	<b>92,9</b>	<b>94,9</b>	<b>95,4</b>	<b>95,4</b>
	LI	<b>100</b>	<b>107,4</b>	<b>112,5</b>	<b>120,4</b>	<b>141,1</b>
<b>Catalunya / Espanya</b>	P	14,9%	14,1%	15%	14,8%	14,7%
	LI	18,6%	18,1%	17,7%	17,4%	17,1%

Font: Anuari estadístic DGT

P= permisos de conduir

LI= llicències de conduir



Distribució per edats

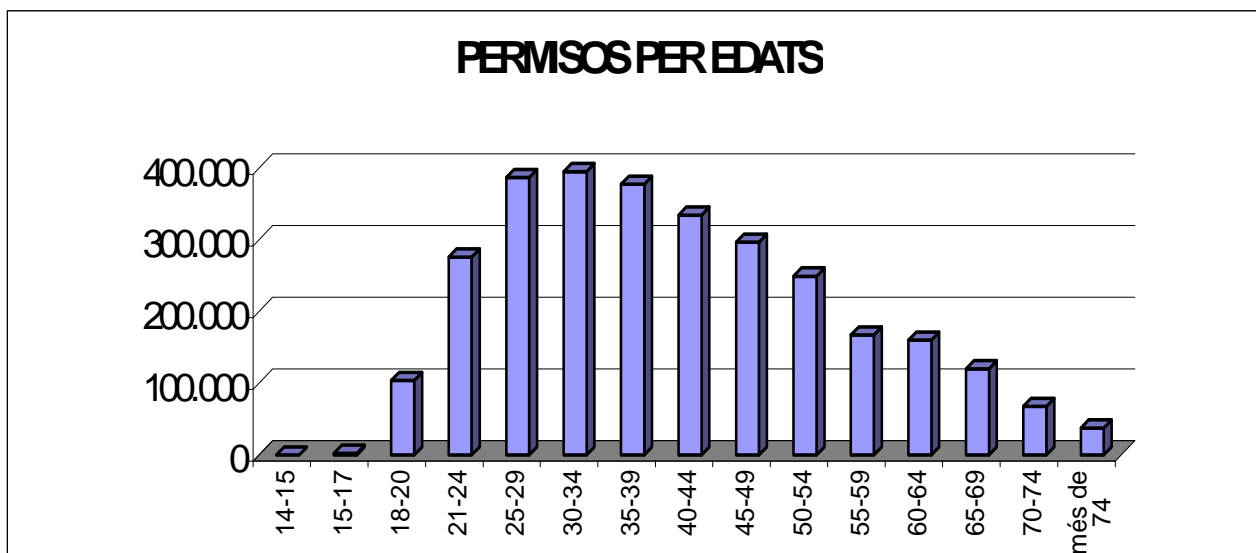
PERMISOS	14-15	15-17	18-20	21-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
<b>BARCELONA</b>	--	1215	64178	207169	295993	300994	285977	255989	227045
<b>GIRONA</b>	--	551	12997	27431	35469	35961	34440	29236	25859
<b>LLEIDA</b>	--	175	6168	16195	22432	24761	24450	21742	20017
<b>TARRAGONA</b>	--	280	20240	25227	33228	33754	32865	27675	23941
<b>TOTAL</b>	--	<b>2221</b>	<b>103583</b>	<b>276022</b>	<b>387122</b>	<b>395470</b>	<b>377732</b>	<b>334642</b>	<b>296862</b>

Font: Anuari estadístic DGT



PERMISOS	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	més de 74	TOTAL
BARCELONA	191388	130162	122758	89984	48820	26111	2247783
GIRONA	22636	14832	15046	11762	7459	4613	278292
LLEIDA	16482	10630	11308	9583	5993	3555	193491
TARRAGONA	18751	11566	11049	8696	5386	3340	255998
<b>TOTAL</b>	<b>249257</b>	<b>167190</b>	<b>160161</b>	<b>120025</b>	<b>67658</b>	<b>37619</b>	<b>2975564</b>

Font: Anuari estadístic DGT



Pel que fa als permisos, la majoria es concentra entre les franges d'edat d'entre 25 i 39 anys:

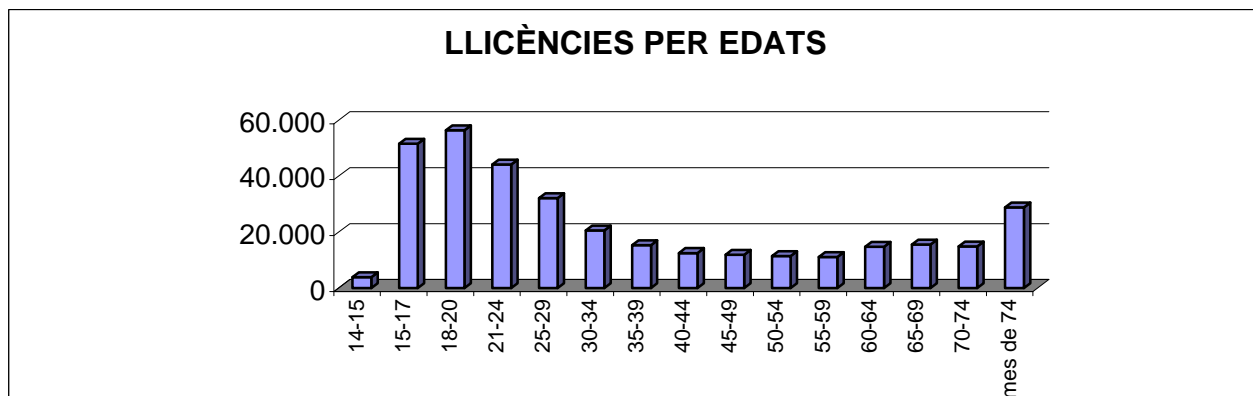
LLICÈNCIES	14-15	15-17	18-20	21-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
BARCELONA	1862	33131	41926	35450	26122	15900	11251	8523	7649
GIRONA	1225	9496	6135	3393	2299	1854	1666	1738	1717
LLEIDA	202	2712	2348	1374	904	736	683	673	724
TARRAGONA	594	6275	5928	3916	2744	2049	1674	1553	1720
<b>TOTAL</b>	<b>3883</b>	<b>51614</b>	<b>56337</b>	<b>44133</b>	<b>32069</b>	<b>20539</b>	<b>15274</b>	<b>12487</b>	<b>11810</b>

Font: Anuari estadístic DGT

LLICÈNCIES	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	més de 74	TOTAL
BARCELONA	7191	6794	8420	8237	7300	11782	231538
GIRONA	1754	1708	2561	2836	2827	5630	46839
LLEIDA	747	800	1259	1612	1822	5177	21773
TARRAGONA	1746	1730	2447	2797	2848	6244	44265
<b>TOTAL</b>	<b>11438</b>	<b>11032</b>	<b>14687</b>	<b>15482</b>	<b>14797</b>	<b>28833</b>	<b>344415</b>

Font: Anuari estadístic DGT

Com caldria esperar, la majoria de llicències es concentren a les franges d'edat compreses entre els 15 i els 24 anys.



### 3.2.3 Intensitat de la circulació i mobilitat

Per poder avaluar l'evolució de l'accidentalitat, és de vital importància conèixer la mobilitat realitzada a Catalunya, de manera que es puguin relativitzar les dades d'accidents.

#### 3.2.3.1 Quilòmetres recorreguts

Els projectes Mòbils (mobilitat en zona interurbana i zona urbana a Catalunya els anys 1991-1992-1993) ens van donar una indicació prou fiable de la quantitat de quilòmetres recorreguts, per a tots els vehicles, segons la següent taula:

	1991	1992	1993
Carretera i autopista	22.212	22.917	21.505
Zona urbana	8.991	10.280	9.452
Travesseres	3.298	2.348	2.399
<b>TOTAL</b>	<b>34.501</b>	<b>35.545</b>	<b>33.356</b>

Xifres x 10<sup>6</sup>

L'increment de l'any 1992 respecte de l'any 1991 va ser de 3%, però l'any 1993, probablement per la recessió d'aquell any, el descens va ser una mica superior al 6%.

D'altra banda, els estudis duts a terme per la Subdirecció General de Planificació de la Direcció General de Carreteres, del Ministeri de Foment, ens donen les xifres de mobilitat en carretera següents:

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
26203	26989	26773	27897	28650	29424	30513

Xifres x 10<sup>6</sup>

Com es pot veure, difereixen molt lleugerament (anys 91-92-93) de les calculades per l'ICSV en els projectes Mòbil.

Així les coses, podem dir de manera raonable que la mobilitat total es podria estimar com la següent:

ANY	ZI	ZU	TOTAL
1991	26203	8991	35194
1992	26989	10280	37269
1993	26773	9452	36225
1994	27897	9849	37746
1995	28650	10115	38765
1996	29424	10388	39812
1997	30513	10772	41285

Aquestes xifres són molt estimatives i subjectes a correcció en un futur pròxim, fruit de l'estudi de la mobilitat total el 1997 i el 1998 en una nova versió del projecte Mòbil.

### 3.2.3.2 Intensitat de trànsit per carreteres

S'adjunta el mapa d'IMD's o teranyina de trànsit de Catalunya, confeccionat per la Direcció General de Carreteres.



### 3.2.4 Característiques de la xarxa viària: estructura

El Pla de carreteres de Catalunya, aprovat el 1985, classifica les carreteres, per raó de llur funció, en tres categories:

– **Xarxa bàsica**

És aquella que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, incloent-hi les vies intercomarcals i intracomarcals de certa importància i les travesseres d'aquestes vies.

– **Xarxa comarcal**

És el conjunt de carreteres que uneixen capitals de comarca, i també aquestes, amb els principals nuclis de població, així com les seves travesseres.

– **Xarxa local**

Conjunt de carreteres intermunicipals i les seves travesseres.

La xarxa catalana està configurada per itineraris, que a la vegada configuren els eixos. En primer lloc tenim els eixos longitudinals paral·lels a mar i a muntanya; en segon lloc tenim els de penetració mar - muntanya i finalment podríem considerar els transversals. Ultra tots aquests eixos, n'hi ha d'altres com els de la xarxa secundària i els de la xarxa metropolitana arterial de Barcelona.

Els dos grans eixos, a mode de carrers majors de Catalunya, són:

- **Eix Costaner:** la Jonquera, Girona, Barcelona, Tarragona, límit amb Castelló, configurats per la N-II (nord), l'A-7 (nord), l'A-17, A-7 (sud) i la N-340. Un complement d'aquest eix podria ser el conjunt format per la B-17 (Barcelona-El Prat) i l'A-16 (Pota Sud-el Vendrell), així com la C-246 fins a Calafell i com el tram d'autopista A-19 Barcelona-Palafolls (Blanes).
- **Eix Transversal:** les Oluges, Calaf, Manresa, Vic, Santa Coloma de Farners, cra. de l'aeroport de Girona, sota la denominació C-25, via complementada amb la N-II a l'oest fins a Alcarràs i amb la N-II (nord) a l'est fins a Girona.

Els altres eixos serien:

- **Eix Barcelona-Puigcerdà:** format exclusivament per la N-152, que seria el principal eix de penetració als Pirineus.
- **Eix del Llobregat:** també de penetració als Pirineus, format per l' A-18 i la C-1411.
- **Eix Occidental:** que uneix Tarragona amb Lleida, la Valh d'Aran i la frontera francesa, configurat per les vies C-230 i N-230.
- **Eix Pirenaic:** del Pont de Suert a Portbou per la Pobla de Segur, Sort, la Seu d'Urgell, Puigcerdà, Ripoll, Olot i Figueres amb la denominació N-260, excepte el tram Puigcerdà-Ripoll, que manté la denominació N-152.
- **Eix Central:** Barcelona-Lleida (per Igualada i Cervera) configurat per la N-II (sud).
- **Eix Meridional:** Tarragona - límit de Terol, carretera N-420, per Falset, Móra d'Ebre i Gandesa fins al límit provincial.



- **Eix Tarragona-Lleida-límit d'Oscà:** carretera C-240 per Reus, Alcover i Montblanc; N-240 de Montblanc a Lleida, límit provincial, o bé només la N-240 Tarragona, Valls, Montblanc, Lleida, límit provincial.

Pel que fa a la xarxa arterial metropolitana de Barcelona, cal considerar les vies següents:

- **Circumval·lacions**

- B-10 Ronda del litoral
- B-20 Ronda del mig
- B-30 Tercer cinturó
- B-40 Quart cinturó (actualment sols el tram Mataró-Granollers)

- **Radials**

- B-20 Pota Nord
- S/N Pota Sud (en construcció)
- B-17 Barcelona-el Prat de Llobregat
- E-9 Túnel de Vallvidrera
- Projecte d'eix pel túnel de la Rovira

Aquests serien a grans trets els eixos de Catalunya, sense ànim de ser exhaustius i sense més aprofundiment que el necessari per fer una descripció lleugera.

### 3.3 Accidentalitat a Catalunya

Una vegada analitzades les dades bàsiques de mobilitat a Catalunya, pel que fa al parc de vehicles, el cens de conductors i la mobilitat, es pot passar a analitzar l'estat actual i l'evolució durant els darrers anys de l'accidentalitat a Catalunya. Tot i que l'any 1997 els accidents amb víctimes en zona interurbana van disminuir, se'n va produir un augment en zona urbana, i el total d'accidents va augmentar un 3,8% respecte a l'any anterior.

Tot sembla indicar que la tendència decreixent dels accidents dels últims anys s'ha vist truncada i que a partir de l'any 1995 hi ha una tendència a l'alça, amb increments del 3,4% entre l'any 1994 i el 1995, del 2,6% entre l'any 1995 i el 1996 i d'un 3,8% entre els anys 1996 i 1997. Aquest increment de l'accidentalitat ha estat general a tot l'Estat espanyol, amb percentatges similars.

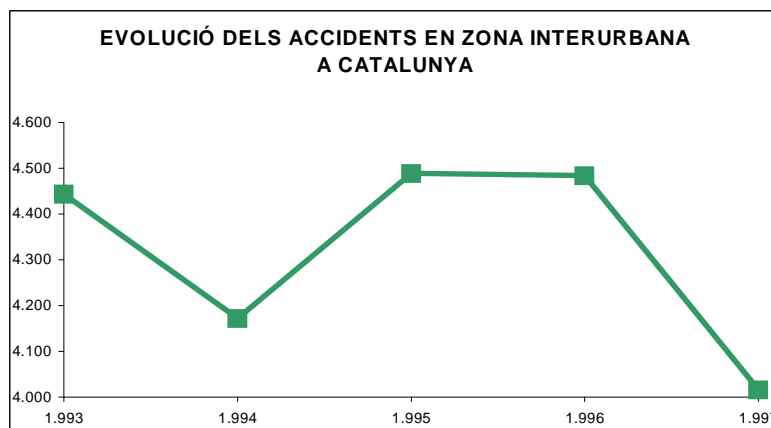
#### 3.3.1 Accidents amb víctimes. Evolució

Tot i que els accidents van disminuir l'any 1997 en zona interurbana en un 10,4%, el 1995 es va produir un increment del 7,6%. Per tant, sembla que els últims anys hi ha una certa variabilitat, però sense una tendència clara.

#### **Accidents de trànsit amb víctimes en zona interurbana**

Z.I	93	94	Δ	95	Δ	96	Δ	97	Δ
<b>B</b>	1995	1865	-6,5	1927	3,3	1872	-2,9	1502	-19,8
<b>G</b>	818	807	-1,3	913	13,1	956	4,7	839	-12,2
<b>L</b>	686	663	-3,4	717	8,1	641	-10,6	664	3,6
<b>T</b>	944	836	-11,4	931	11,4	1014	8,9	1011	-0,3
<b>Tot</b>	4.443	4.171	-6,1	4488	7,6	4483	-0,1	4016	-10,4
<b>índex</b>	100	93,9		101,0		100,9		90,4	

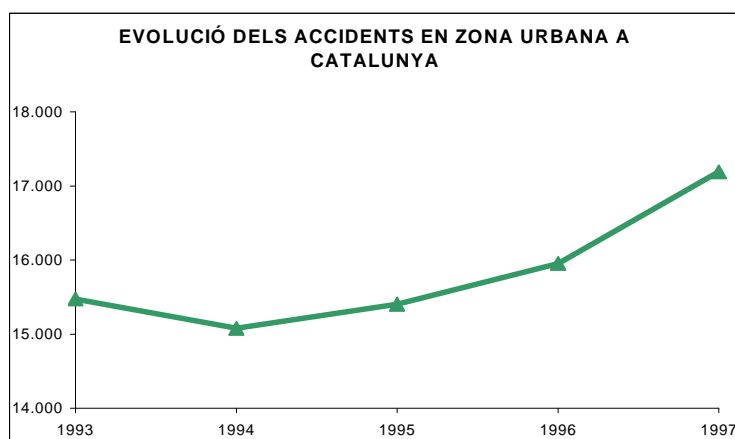
Font: Anuari estadístic DGT



Pel que fa a la zona urbana, es detecta un clar increment del nombre d'accidents amb víctimes a partir de l'any 1995 amb increments del 2,1% entre l'any 1994 i el 1995, del 3,6% entre l'any 1995 i el 1996 i del 7,8% entre els anys 1996 i 1997.

### **Accidents de trànsit amb víctimes en zona urbana**

ZU	93	94	Δ	95	Δ	96	Δ	97	Δ
<b>B</b>	13.849	13.581	-1,9	13.735	+1,1	14.113	2,8	15.294	8,4
<b>G</b>	822	788	-4,1	859	9,0	882	2,7	722	-18,1
<b>L</b>	158	137	-13,3	196	43,1	277	41,3	359	29,6
<b>T</b>	647	575	-11,1	614	6,8	681	10,9	817	20,0
<b>Tot</b>	15.476	15.081	-2,6	15.404	2,1	15.953	3,6	17.192	7,8
<b>Índex</b>	100	97,4		99,5		103,1		111,1	



Analizant les dades per demarcacions destaquen els increments de Lleida i Tarragona en el període 1995-1997. Barcelona té un increment més constant, i Girona, una gran variabilitat, amb un increment del 14% entre 1994 i 1995 i un decrement del 17,7% entre els anys 1996 i 1997.

### **Accidents de trànsit amb víctimes en zona urbana i zona interurbana**

Tot	93	94	Δ	95	Δ	96	Δ	97	Δ
<b>B</b>	15.844	15.446	-2,5	15.662	1,4	15.985	2,1	16.796	5,1
<b>G</b>	1.640	1.595	-2,7	1.772	11,1	1.838	3,7	1.561	-15,1
<b>L</b>	844	800	-5,2	913	14,1	918	0,5	1.023	11,4
<b>T</b>	1.591	1.411	-11,3	1.545	9,5	1.695	9,7	1.828	7,8
<b>Tot</b>	19.919	19.252	-3,3	19.892	3,3	20.436	2,7	21.208	3,8
<b>Índex</b>	100	96,7		99,9		102,6		106,5	

Font: Anuari estadístic DGT

### **Víctimes d'accidents de trànsit**

Igual que els accidents amb víctimes, les víctimes d'accident de trànsit han augmentat a partir de l'any 1995. L'increment entre els anys 1996 i 1997 ha sigut d'un 4,1%, amb una disminució del 6,2% en zona interurbana i un augment del 8,3% en zona urbana.

#### **Víctimes d'accident de trànsit en zona interurbana**

ZI	93	94	95	96	97	Δ
B	3.931	3.533	3.717	3.382	2.772	-18,0
G	1.587	1.563	1.719	1.760	1.733	-1,5
L	1.342	1.217	1.408	1.197	1.218	+1,8
T	1.800	1.596	1.758	1.735	1.854	+6,9
Tot	8.660	7.909	8.602	8.074	7.577	-6,2
Índex	100	91,3	99,3	93,2	87,5	

Font: Anuari estadístic DGT

#### **Víctimes d'accident de trànsit en zona urbana**

ZU	93	94	95	96	97	Δ
B	17.542	16.985	17.012	17.425	19.005	9,1
G	1.084	1027	1.111	1.142	941	-17,6
L	193	169	241	348	467	34,2
T	890	747	917	916	1067	16,5
Tot	19.709	18.928	19.281	19.831	21.480	8,3
Índex	100	96,0	97,8	100,6	109,0	

Font: Anuari estadístic DGT

#### **Víctimes d'accident de trànsit en zona urbana i zona interurbana**

TOT	93	94	95	96	97	Δ
B	21.473	20.518	20.729	20.807	21.777	4,7
G	2.671	2.590	2.830	2.902	2.674	-7,9
L	1.535	1.386	1.649	1.545	1.685	9,1
T	2.690	2.343	2.675	2.651	2.921	10,2
Tot	28.369	26.837	27.883	27.905	29.057	4,1
Índex	100	94,6	98,3	98,4	102,4	

Font: Anuari estadístic DGT

Globalment el nombre de víctimes ha augmentat en quantitat respecte a l'any passat: en total, un 4,1%, i l'índex, respecte al 1993, s'ha situat en 102,4. Aquest augment no ha estat generalitzat, perquè a la D.P. de Girona la disminució ha estat d'un 7,9%.

Ara bé, si ens fixem en les víctimes en zona interurbana veurem que la disminució global ha estat d'un 6,2%, principalment per la forta davallada de la morbiditat a la D.P. de Barcelona, amb un 22%, que situa l'índex global en un 87,5 respecte del 1993.

En comparar la morbiditat amb l'accidentalitat, veurem que aquesta baixa lleugerament respecte de l'accidentalitat, la qual cosa ens indica que la lesivitat, en quantitat, és més baixa que el 1993, encara que no s'hi observa una tendència clara.

#### **Víctimes per nombre d'accidents en zona interurbana**

Z.Interurbana	93	94	95	96	97
Accidents	4.443	4.171	4.488	4.483	4.016
Víctimes	8.860	7.909	8.602	8.074	7.577
Vic/Acc	1,99	1,90	1,92	1,80	1,89

En fer les mateixes consideracions que en zona urbana, ens adonem del mateix que en la zona interurbana: hem gaudit d'un petit descens respecte de l'any 1993, encara que tampoc s'hi observa una tendència clara.

### Víctimes per nombre d'accidents en zona urbana

Z.Urbana	93	94	95	96	97
<b>Accidents</b>	15.476	15.081	15.404	15.953	17.192
<b>Víctimes</b>	19.709	18.928	19.281	19.831	21.480
<b>Víc/Acc</b>	1,27	1,26	1,25	1,24	1,25

### Morts en accidents de trànsit

Els morts en accident de trànsit també han tingut un augment localitzat, especialment en zona urbana, amb un increment espectacular del 17,5% entre els anys 1996 i 1997, encara que hi ha hagut un decrement del 2,2% en zona interurbana.

### Morts en zona interurbana

ZI	93	94	95	96	97	Δ
<b>B</b>	290	268	235	257	200	-22,2
<b>G</b>	140	108	136	111	147	32,4
<b>L</b>	110	81	154	95	98	3,2
<b>T</b>	146	107	135	118	123	4,2
<b>Tot</b>	686	564	660	581	568	-2,2
<b>Índex</b>	100	82,2	96,2	84,7	82,8	

Font: Anuari estadístic DGT

### Morts en zona urbana

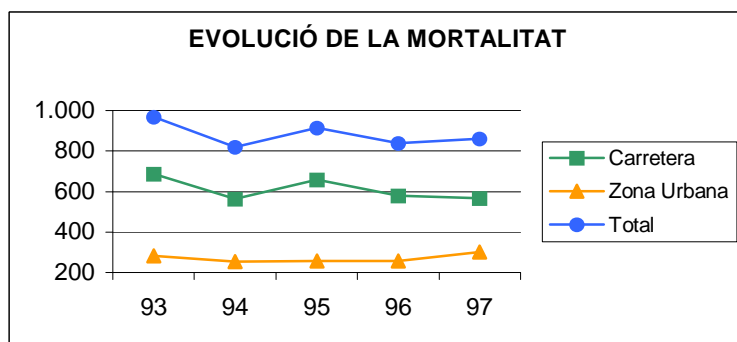
ZU	93	94	95	96	97	Δ
<b>B</b>	232	204	201	198	241	21,7
<b>G</b>	22	27	24	26	25	-3,8
<b>L</b>	6	6	8	8	8	-
<b>T</b>	23	18	23	25	28	12
<b>Tot</b>	283	255	256	257	302	17,5
<b>Índex</b>	100	90,1	90,5	90,8	106,7	

Font: Anuari estadístic DGT

### Morts en zona urbana i zona interurbana

TOT	93	94	95	96	97	Δ
<b>B</b>	522	472	436	455	441	-3,1
<b>G</b>	162	135	160	137	172	25,5
<b>L</b>	116	87	162	103	106	2,9
<b>T</b>	169	125	158	143	151	5,6
<b>Tot</b>	969	819	916	838	870	3,8
<b>Índex</b>	100	84,5	94,5	86,5	89,8	

Font: Anuari estadístic DGT





La mortalitat en accidents de trànsit per zona interurbana, malgrat la *dent de serra* de l'any 1995 torna a estar a l'alçada de 1994.

### 3.3.2 Comparativa amb Espanya i la resta del món

Les dades comparatives de què es disposa es refereixen a l'any 1996 de l'IRTAD (International Road Transport Accident Database).

Les xifres relatives corresponents a Catalunya són de 0,51 accidents amb víctimes / 10<sup>6</sup> vehicles-quilòmetre i de 21 morts/10<sup>9</sup> vehicles-quilòmetre. Cal tenir en compte que, encara que la xifra de 0,51 és semblant a la d'altres països europeus, a Catalunya es recullen més accidents amb víctimes en zona urbana, cosa que significa que és difícil comparar aquesta xifra amb la d'altres països europeus. La xifra relativa de morts en accident de trànsit és encara superior a les xifres d'altres països europeus.

	ACCIDENTS AMB VÍCTIMES			MORTS		
	NOMBRE	10 <sup>5</sup> HAB.	10 <sup>6</sup> VKS	NOMBRE	10 <sup>5</sup> HAB.	10 <sup>9</sup> VKS
<b>Alemanya</b>	373.082	456	0,62	8.758	10,7	14,4
<b>Àustria</b>	38.253	474	0,57	1.027	12,7	15,3
<b>Bèlgica</b>	48.750	480	0,6	1.356	13,4	16,7
<b>Dinamarca</b>	8.080	153	0,21	514	9,8	13,6
<b>Espanya</b>	85.588	218	-	5.483	14	-
<b>Finlàndia</b>	7.274	141	0,17	404	7,9	9,5
<b>França</b>	125.406	215	0,25	8.541	14,7	17
<b>Grècia</b>	-	218	-	-	22,5	-
<b>Irlanda</b>	8.686	237	0,25	453	12,4	13,1
<b>Itàlia</b>	183.415	319	-	6.688	12,3	-
<b>Luxemburg</b>	-	239	-	-	16,7	-
<b>Països Baixos</b>	41.041	264	0,37	1.180	7,6	10,7
<b>Portugal</b>	49.265	522	-	2.730	28,9	-
<b>Regne Unit</b>	243.032	413	0,53	3.740	6,4	8,2
<b>Suècia</b>	15.321	173	-	537	6,1	-
<b>TOTAL UE</b>	1.227.193	-	-	41.411	-	-
<b>CATALUNYA</b>	20.436	340	0,51	838	13,9	21,0

<b>Austràlia</b>	-	-	-	1.970	10,8	12,1
<b>Canadà</b>	-	564	-	3.082	10,3	-
<b>República Txeca</b>	29 340	284	0,89	1.568	15,2	49
<b>Islàndia</b>	1 085	401	0,56	10	3,7	5,2
<b>Japó</b>	771 084	612	1,05	11.674	9,3	15,9
<b>Nova Zelanda</b>	10 564	289	-	514	14,1	-
<b>Noruega</b>	8 779	200	0,29	255	5,8	8,6
<b>República de Corea</b>	265 052	587	-	14.551	32,3	-
<b>Suïssa</b>	21 578	305	0,38	616	8,7	11,4
<b>Hongria</b>	18 393	180	-	1.370	13,4	-
<b>Estats Units</b>	-	902	0,61	41.907	15,8	10,6

Pel que fa a la comparació de Catalunya amb les altres comunitats autònomes:

Any 1997	Percentatges sobre el total					
	Accidents	Morts	Parc	Carretera	Superfície	Població
Andalusia	14,2	14,8	15,4	15,3	17,4	18,2
Aragó	2,8	4,4	2,8	6,3	9,4	3
Astúries	2,4	2,8	2,3	2,9	2,1	2,7
Balears	3,2	2,4	3	1,4	1	1,9
Canàries	3,5	3,2	4,6	2,7	1,4	4
Cantàbria	1,0	1,0	1,2	1,6	1	1,3
Castella-La Manxa	3,0	5,6	3,8	11,4	15,7	4,3
Castella-Lleó	7,7	10,9	5,6	20	18,7	6,3
<b>Catalunya</b>	<b>24,6</b>	<b>15,5</b>	<b>17,8</b>	<b>7,3</b>	<b>6,3</b>	<b>15,4</b>
Extremadura	1,4	2,8	2,2	5,2	8,2	2,7
Galícia	6,6	10,3	6,3	10,3	5,8	6,9
Madrid	12,1	7,6	14,5	1,9	1,6	12,7
Múrcia	2,7	3,8	2,8	2,2	2,2	2,8
Navarra	0,6	1,8	1,4	2,3	2,1	1,3
La Rioja	0,8	1,2	0,6	1,1	1	0,7
C. Valenciana	9,2	9,6	10,8	5,1	4,6	10,1
País Basc	3,9	3,3	4,7	2,6	1,4	5,3
Ceuta i Melilla	0,3	0,1	0,4	0	0,1	0,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

El quadre reflecteix que Catalunya, amb un 15,4% de la població total d'Espanya i amb un 17,8% del parc automobilístic, té un 23,9% de l'accidentalitat de tot l'Estat. Això és degut al fet que a Catalunya es recullen molts més accidents en zona urbana, és a dir, que les policies locals són més eficaces.

### 3.3.3 Distribució per mesos i dies de la setmana

L'evolució dels accidents per mesos també permet observar l'increment del nombre d'accidents que s'han produït durant l'any 1997.

#### Zona interurbana

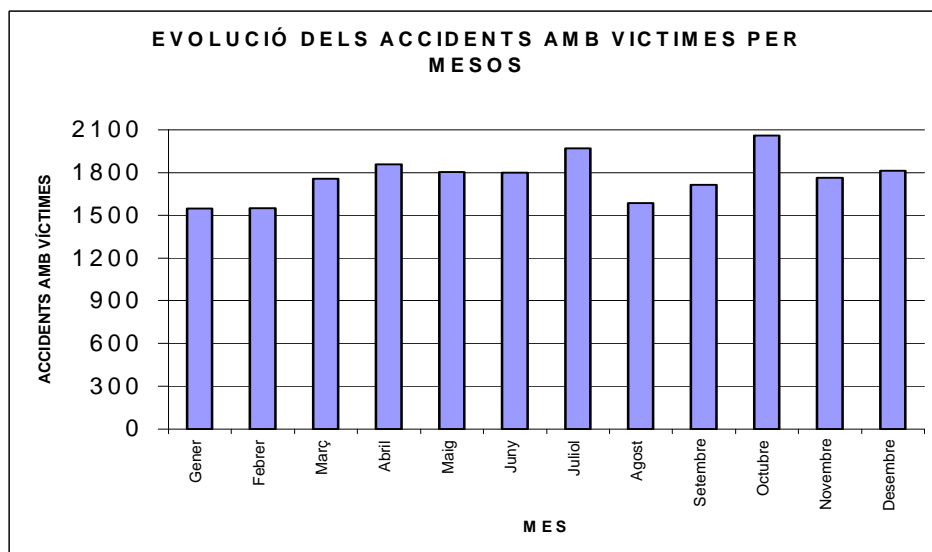
	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Setembre	Octubre	Novembre	Desembre	Total
Barcelona	108	100	109	125	126	131	128	121	107	120	120	207	1502
Girona	62	49	75	63	59	70	104	101	57	68	65	66	839
Lleida	46	45	60	64	56	58	58	78	52	50	44	53	664
Tarragona	88	63	78	77	74	90	97	124	80	87	68	85	1011
<b>TOTAL</b>	<b>304</b>	<b>257</b>	<b>322</b>	<b>329</b>	<b>315</b>	<b>349</b>	<b>387</b>	<b>424</b>	<b>296</b>	<b>325</b>	<b>297</b>	<b>411</b>	<b>4016</b>

#### Zona urbana

	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Setembre	Octubre	Novembre	Desembre	Total
Barcelona	1111	1147	1262	1367	1351	1312	1402	987	1255	1559	1298	1243	15294
Girona	59	63	75	60	50	45	63	58	56	71	60	62	722
Lleida	23	25	38	44	20	18	27	31	38	39	30	26	359
Tarragona	48	58	58	55	67	75	90	85	67	67	77	70	817
<b>TOTAL</b>	<b>1241</b>	<b>1293</b>	<b>1433</b>	<b>1526</b>	<b>1488</b>	<b>1450</b>	<b>1582</b>	<b>1161</b>	<b>1416</b>	<b>1736</b>	<b>1465</b>	<b>1401</b>	<b>17192</b>

#### Total

	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Setembre	Octubre	Novembre	Desembre	Total
Barcelona	1219	1247	1371	1492	1477	1443	1530	1108	1362	1679	1418	1450	16796
Girona	121	112	150	123	109	115	167	159	113	139	125	128	1561
Lleida	69	70	98	108	76	76	85	109	90	89	74	79	1023
Tarragona	136	121	136	132	141	165	187	209	147	154	145	155	1828
<b>TOTAL</b>	<b>1545</b>	<b>1550</b>	<b>1755</b>	<b>1855</b>	<b>1803</b>	<b>1799</b>	<b>1969</b>	<b>1585</b>	<b>1712</b>	<b>2061</b>	<b>1762</b>	<b>1812</b>	<b>21208</b>



Pel que fa als dies de la setmana, destaquen, amb els valors més elevats, els caps de setmana en zona interurbana i el divendres en zona urbana (més mobilitat) i els diumenges, amb menys accidents en zona urbana (menys mobilitat).

### Zona interurbana

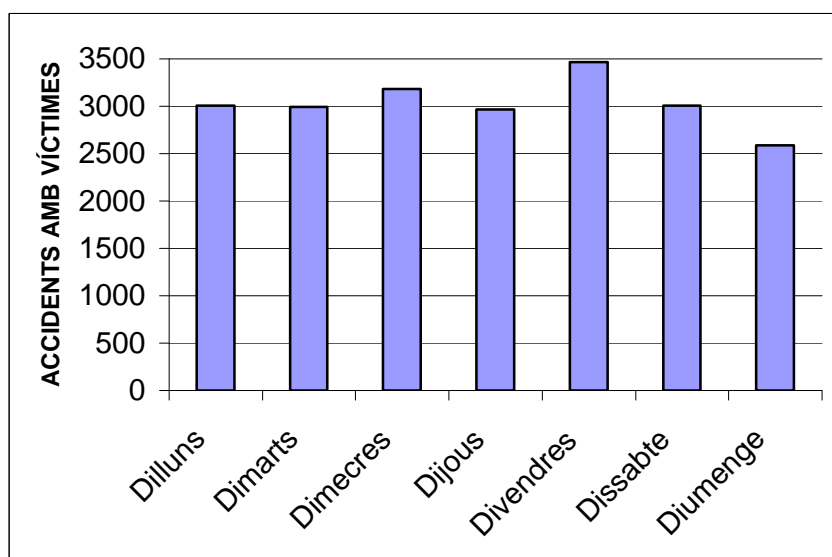
	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Dissabte	Diumenge	Total
Barcelona	185	179	172	180	221	268	297	1502
Girona	99	105	92	96	128	150	169	839
Lleida	90	87	79	85	83	99	141	664
Tarragona	136	116	125	117	159	195	163	1011
<b>TOTAL</b>	<b>510</b>	<b>487</b>	<b>468</b>	<b>478</b>	<b>591</b>	<b>712</b>	<b>770</b>	<b>4016</b>

### Zona urbana

	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Dissabte	Diumenge	Total
Barcelona	2247	2247	2435	2218	2553	1998	1596	15294
Girona	97	91	107	110	140	102	75	722
Lleida	46	58	48	58	57	55	37	359
Tarragona	105	113	122	105	123	141	108	817
<b>TOTAL</b>	<b>2495</b>	<b>2509</b>	<b>2712</b>	<b>2491</b>	<b>2873</b>	<b>2296</b>	<b>1816</b>	<b>17192</b>

### Total

	Dilluns	Dimarts	Dimecres	Dijous	Divendres	Dissabte	Diumenge	Total
Barcelona	2432	2426	2607	2398	2774	2266	1893	16796
Girona	196	196	199	206	268	252	244	1561
Lleida	136	145	127	143	140	154	178	1023
Tarragona	241	229	247	222	282	336	271	1828
<b>TOTAL</b>	<b>3005</b>	<b>2996</b>	<b>3180</b>	<b>2969</b>	<b>3464</b>	<b>3008</b>	<b>2586</b>	<b>21208</b>

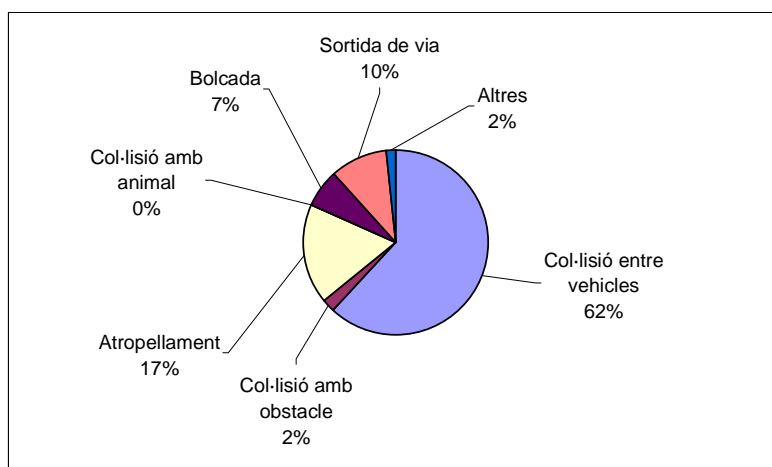


### 3.3.4 Distribució per tipus d'accident

Destaquen els accidents entre vehicles, amb un 62% del total d'accidents, i els atropellaments, amb un 16% del total d'accidents.

		C. entre vehicles	C. amb obstacle	C. amb vianant	C. amb animal	Bolcada	Sortida de via	Altres	TOTAL
BARCELONA	Z. interurb.	879	56	64	4	44	422	33	1502
	Z. urbana	9602	330	3136	18	1284	645	279	15294
	Total	10481	386	3200	22	1328	1067	312	16796
GIRONA	Z. interurb.	541	14	30	5	13	222	14	839
	Z. urbana	495	28	140	0	9	43	7	722
	Total	1036	42	170	5	22	265	21	1561
LLEIDA	Z. interurb.	327	8	25	4	11	285	4	664
	Z. urbana	222	14	97	0	1	19	6	359
	Total	549	22	122	4	12	304	10	1023
TARRAGONA	Z. interurb.	557	14	26	2	17	394	1	1011
	Z. urbana	522	16	155	4	42	74	4	817
	Total	1079	30	181	6	59	468	5	1828
<b>TOTAL</b>		<b>13145</b>	<b>480</b>	<b>3673</b>	<b>37</b>	<b>1421</b>	<b>2104</b>	<b>348</b>	<b>21208</b>

- C. = Col·lisió



### 3.3.5 Diferenciació entre zona interurbana i zona urbana

La circulació es duu a terme en dos àmbits molt diferenciats: l'interurbà i l'urbà. Quantitativament, la circulació (quilòmetres totals recorreguts) es desenvolupa aproximadament en un 35% en zona urbana i en un 65% en zona interurbana. Entenem per *zona urbana* el nucli urbà de les poblacions i les ciutats i les seves travesseres.

La diferència d'àmbits condiona en gran manera l'accidentalitat, és a dir, hi ha una notable diferència entre els accidents que es produeixen en una i altra zona. Això és degut al fet que els condicionants de circulació són molt diversos. En línies generals és un fet que al voltant del 75% dels accidents amb víctimes succeeixen en zona urbana, si exceptuem a Espanya (sense

Catalunya), en què el percentatge és del 50% aproximadament. La taula següent ens il·lustra en aquest terreny.

#### Accidents amb víctimes per àmbits

1996	Z. interurbana		Z. urbana		Total	
Espanya	37.434	44%	48.154	56%	85.588	100%
Catalunya	4.483	22%	15.953	78%	20.436	100%
Resta d'Espanya	32.951	51%	32.201	49%	65.152	100%

	ACCIDENTS AMB VÍCTIMES		
	TOTAL	ZONA INTERURBANA	% ZONA INTERURBANA
Alemanya	373.082	137.073	37%
Àustria	38.253	15.963	42%
Bèlgica	48.750	22.366	46%
Dinamarca	8.080	3.159	39%
Finlàndia	7.274	2.913	40%
França	125.406	40.281	32%
Grècia	-	-	-
Irlanda	8.686	3.323	38%
Itàlia	183.415	-	-
Luxemburg	-	-	-
Països Baixos	41.041	13.150	32%
Portugal	49.265	16.984	34%
Espanya	85.588	37.434	44%
Suècia	15.321	6.503	42%
Regne Unit	243.032	65.778	27%
<b>TOTAL DE</b>	<b>1.227.193</b>	<b>364.927</b>	<b>30%</b>
<b>CATALUNYA</b>	<b>20.436</b>	<b>4.483</b>	<b>22 %</b>
<b>Austràlia</b>	-	-	-
<b>Canadà</b>	-	-	-
<b>República Txeca</b>	29.340	9.502	32%
<b>Islàndia</b>	1.085	252	23%
<b>Japó</b>	771.084	214.214	28%
<b>Nova Zelanda</b>	10.564	3.963	38%
<b>Noruega</b>	8.779	4.108	47%
<b>República de Corea</b>	265.052	93.815	35%
<b>Suïssa</b>	21.578	7.607	35%
<b>Hongria</b>	18.393	5.482	30%
<b>Estats Units</b>	-	-	-

El 22% d'accidents en zona interurbana respecta el total a Catalunya reflexa que es recullen més accidents en zona urbana que a d'altres països europeus.

## Dades quantitatives

1996	Accidents amb víctimes			Víctimes d'accidents			Morts		
	Catalunya	Espanya	Resta d'Espanya	Catalunya	Espanya	Resta d'Espanya	Cat	Espanya	Resta d'Espanya
Z. interur.	4.483 22%	37.434 44%	32.951 51%	8.074 29%	66.718 51%	58.644 58%	581 69%	4.464 81%	3.883 84%
Z. urbana	15.953 78%	48.154 56%	32.201 49%	19.831 71%	62.922 49%	43.091 42%	257 31%	1.019 19%	762 16%
Total	20.436 100%	85.588 100%	65.152 100%	27.905 100%	129.640 100%	101.735 100%	838 100%	5.483 100%	4.645 100%

En l'anàlisi de la precedent taula trobem dades prou significatives. En principi queda corroborada la diferent recollida de dades (en zona urbana) que es practica a Catalunya i a la resta d'Espanya.

### 3.3.6 Influència de la xarxa viària

Ja hem vist a l'apartat 3.3.5 la gran diferència que hi ha entre l'accidentalitat en zona urbana i la que es produeix en zona interurbana.

En aquesta última cal diferenciar els tipus de vies de què gaudim:

- Autopista
- Autovia
- Via convencional amb carril lent
- Via convencional
- Camí veïnal
- Via de servei
- Ramal d'enllaç
- Altres tipus

A les autopistes i autovies (i vies desagregades) la circulació és més segura, d'una banda, atesa la seva racionalitat de circulació, però té un superior condicionant d'inseguretat per les velocitats altes. Malgrat tot això, els índexs de freqüència d'accidentalitat són prou més baixos (cap a una tercera part).

És il·lustratiu el següent quadre que recull el nombre de quilòmetres de les carreteres de Catalunya i d'Espanya, per tipus.

	Vies de gran capacitat					
	TOTAL	Total	Autopistes de peatge	Autovies i AP lliures	Doble calçada	Resta de la xarxa
Catalunya	11.859	1.068	624	314	130	10.791
Espanya	162.100	8.500	2.017	5.278	1.205	153.600
%	7,3	12,6	30,9	5,9	10,8	7,0

I el de la distribució de les vies de gran capacitat:

	Peatge	No peatge	Total
Catalunya	624	444	1.068
Resta d'Espanya	1.393	6.039	7.432

És a dir, per a un parc de vehicles que representa el 17,6 % de tot l'estat espanyol, gaudim d'un 12,6% de les vies de gran capacitat (i alta seguretat), però el repartiment de gratuïtat està exageradament desequilibrat.

També és certament curiós, i no menys desequilibrat, el fet que amb un parc de vehicles com l'esmentat, amb un cens de conductors del 17,3%, amb una població del 15,3% i amb una mobilitat al voltant del 18% (percentatges respecte a la totalitat de l'Estat Espanyol), la xarxa total de carreteres representi només el 7,3%.

Pel que fa a les diferències de mortalitat i lesivitat en zona interurbana i urbana.

	Morts / 1000 accidents amb víctimes		Víctimes/accident	
	Z.interurbana	Z. urbana	Z. interurbana	Z. urbana
<b>Catalunya</b>	141,4	17,6	1,89	1,25
<b>Resta d'Espanya</b>	120,0	25,7	1,79	1,35

Així queda clar que l'accidentalitat en zona urbana és molt més elevada quantitativament (més exposició al risc), però qualitativament ho és menys (accidents a menys velocitat), és a dir, la morbiditat és menys severa.

### 3.4 Actuacions de vigilància i control

A continuació es presenten les actuacions de vigilància i control dutes a terme a les diferents demarcacions catalanes des de l'any 1993 al 1997: controls de velocitat, d'alcoholèmia i ús del casc i del cinturó de seguretat.

#### Controls de velocitat

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Vehicles controlats	1.777.754	269.332	144.969	336.224
	Vehicles denunciats	43.395	15.762	19.629	13.922
	%	2,4	5,9	13,5	4,1
1994	Vehicles controlats	1.948.420	439.214	218.640	426.947
	Vehicles denunciats	46.934	20.333	18.650	14.764
	%	2,4	4,6	8,5	3,5
1995	Vehicles controlats	912.795	248.176	227.015	146.182
	Vehicles denunciats	29.480	12.559	16.742	7.144
	%	3,2	5,1	7,4	4,9
1996	Vehicles controlats	1.387.701	345.668	256.758	263.988
	Vehicles denunciats	44.044	13.649	17.993	12.473
	%	3,2	3,9	7,0	4,7
1997	Vehicles controlats	1.731.518	401.336	242.264	379.977
	Vehicles denunciats	42.717	15.679	12.105	13.661
	%	2,5	3,9	5,0	3,6



### Proves d'alcoholèmia per accident

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Nombre total	2.723	571	584	644
	Resultat positiu	192	28	37	57
	Extracció de sang	1	0	5	5
	%	7,1	4,9	6,3	8,9
1994	Nombre total	2.495	670	760	777
	Resultat positiu	218	32	41	52
	Extracció de sang	3	0	11	4
	%	8,7	4,8	5,4	6,7
1995	Nombre total	2.511	1.019	796	833
	Resultat positiu	191	41	28	63
	Extracció de sang	2	1	3	4
	%	7,6	4,0	3,5	7,6
1996	Nombre total	2.318	1.143	744	688
	Resultat positiu	239	79	26	70
	Extracció de sang	5	5	6	3
	%	10,3	6,9	3,5	10,2
1997	Nombre total	1.753	991	684	641
	Resultat positiu	263	69	34	75
	Extracció de sang	2	1	3	0
	%	15,0	7,0	5,0	11,7

### Proves d'alcoholèmia per infracció a les normes de circulació

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Nombre total	3.611	56	64	58
	Resultat positiu	135	9	55	48
	Extracció de sang	10	0	3	4
	%	3,7	16,1	85,9	82,8
1994	Nombre total	7.591	27	50	74
	Resultat positiu	413	22	47	74
	Extracció de sang	16	1	7	6
	%	5,4	81,5	94,0	100,0
1995	Nombre total	3.879	37	65	68
	Resultat positiu	299	36	65	65
	Extracció de sang	3	0	2	2
	%	7,7	97,3	100,0	95,6
1996	Nombre total	3.058	57	51	137
	Resultat positiu	387	57	51	137
	Extracció de sang	6	4	3	6
	%	12,7	100,0	100,0	100,0
1997	Nombre total	2.661	44	52	123
	Resultat positiu	360	44	51	123
	Extracció de sang	8	0	2	1
	%	13,5	100,0	98,1	100,0

### Proves d'alcoholèmia per control preventiu

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Nombre total	42.405	26.948	22.771	33.093
	Resultat positiu	79	52	115	72
	Extracció de sang	21	6	23	19
	Nombre de diligències per negar-se a la prova	26	1	11	16
	%	0,2	0,2	0,5	0,2
1994	Nombre total	117.875	29.461	28.090	42.453
	Resultat positiu	2.409	670	474	692
	Extracció de sang	55	3	34	16
	Nombre de diligències per negar-se a la prova	17	0	13	0
	%	2,0	2,3	1,7	1,6
1995	Nombre total	40.032	25.979	33.693	26.767
	Resultat positiu	1.873	615	511	612
	Extracció de sang	39	2	31	26
	Nombre de diligències per negar-se a la prova	25	0	19	2
	%	4,7	2,4	1,5	2,3
1996	Nombre total	46.664	23.786	35.186	31.234
	Resultat positiu	2.986	787	856	1.040
	Extracció de sang	78	24	45	25
	Nombre de diligències per negar-se a la prova	24	8	12	7
	%	6,4	0,0	2,4	3,3
1997	Nombre total	67.551	21.730	37.746	44.525
	Resultat positiu	3.373	1.169	910	1.780
	Extracció de sang	84	30	37	41
	Nombre de diligències per negar-se a la prova	21	11	3	6
	%	5,0	5,4	2,4	4,0

### Proves d'alcoholèmia per denúncia de la infracció dels articles 20 i 21 del RGC

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Automòbils	2449	643	589	765
	Ciclomotors	26	4	0	10
1994	Automòbils	3175	770	477	722
	Ciclomotors	54	4	3	10
1995	Automòbils	1930	652	456	531
	Ciclomotors	11	6	3	9
1996	Automòbils	2971	748	752	922
	Ciclomotors	23	6	0	23
1997	Automòbils	3407	1041	814	1594
	Ciclomotors	40	12	1	19

### Nombre de denúncies per no usar els elements de seguretat passiva: casc i cinturó

Any	Actuació	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
1993	Cinturó de seguretat	7495	1971	1684	2442
	Casc	3324	731	300	682
1994	Cinturó de seguretat	12702	2342	1859	3301
	Casc	2569	606	216	745
1995	Cinturó de seguretat	14058	3489	2720	2560
	Casc	1608	604	178	431
1996	Cinturó de seguretat	16697	2493	3401	2587
	Casc	1272	542	191	446
1997	Cinturó de seguretat	15860	2821	2698	3065
	Casc	1307	397	134	426

### 3.5 Valoració de la situació actual

Des de l'any 1990 a l'any 1994 l'accidentalitat en general va anar minvant, fins i tot de manera més espectacular que a la resta d'Espanya. L'any 1995 va representar un contrapunt en aquella tendència a la baixa, amb la lògica alarma general.

L'any 1995 va ser un any de reactivació, la qual cosa sempre representa un increment en l'accidentalitat, i també ho va ser l'any 1996. Pel que fa a l'any 1997, l'accidentalitat en zona interurbana ha tingut un fort descens, en gran part a causa del de la DP de Barcelona i del de la DP de Girona (descens del 19,8% i el 12,2% respectivament), però en zona urbana ha augmentat, malgrat el fort descens en la DP de Girona.

Tot això ens configura un panorama en què, respecte a l'any passat, tenim un augment global de l'accidentalitat del 3,8%, i respecte de l'any 1993, d'un 6,5%, degut en part a l'augment considerable de la mobilitat. Les víctimes d'accident han augmentat un 4,1% respecte a l'any 1996.

La lesivitat s'ha mantingut encara que l'accidentalitat ha augmentat. Així doncs, podríem dir que els accidents són lleugerament menys lesius quantitativament (menys víctimes per accident).

D'altra banda, la mortalitat per accident de circulació en zona interurbana ha disminuït un 2,2% respecte a l'any 1996; en canvi, en zona urbana hi ha un increment del 17,5%. Tot això representa un augment del 2,6% respecte del mateix any. De totes maneres, en relació a l'any 1993, les xifres de mortalitat de l'any 1997 són un 11,2% inferiors.

## **4 ÒRGANS ADMINISTRATIUS DE SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA**

La creació de l'Institut Català de Seguretat Viària, l'any 1991, amb l'objectiu de reduir la freqüència i la gravetat dels accidents de trànsit a Catalunya, i amb la finalitat d'avançar i d'incrementar els mitjans i els recursos destinats a la prevenció i la disminució dels accidents de trànsit i les seves víctimes, va significar donar un nou impuls institucional per a la millora de la seguretat viària a Catalunya. Durant aquests anys, l'Institut s'ha situat com un referent destacat en l'actuació que es fa a Catalunya en matèria de seguretat viària, impulsant les iniciatives que permetien unificar esforços per millorar i optimitzar l'ampli ventall d'actuacions possibles en aquest camp.

La transferència de les facultats d'execució de la legislació de l'Estat en matèria de trànsit ha estat una reivindicació històrica de la Generalitat de Catalunya. La creació, l'any 1983, de la policia autonòmica de Catalunya, amb les funcions, entre altres, de la protecció de persones i béns i el manteniment de l'ordre públic, fa que la Generalitat disposi de l'instrument necessari per assumir les tasques inherents a la gestió i la regulació del trànsit. En aquest sentit, l'article 12.1 sisè de la Llei 10/1994, d'11 de juliol, de la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra, estableix que corresponen al cos de mossos d'esquadra les funcions que siguin transferides o delegades per la via de l'article 150.2 de la Constitució.

La transferència de competències executives a la Generalitat en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, per la via de l'article 150.2 de la Constitució, mitjançant la Llei orgànica de transferència de competències executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor a la Comunitat Autònoma de Catalunya, amplia la capacitat de la Generalitat d'actuar en matèria de seguretat viària i fa necessari adaptar l'àmbit funcional de determinats òrgans del Departament de Governació i crear un organisme autònom denominat Servei Català de Trànsit.

Així, la Llei 14/1997, de 24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit, i el Decret 102/1998, de 15 d'abril, que la desenvolupa, que tenen com a objecte principal delimitar les funcions del Servei Català de Trànsit dins el Departament de Governació, determinen la creació d'òrgans especialitzats per reduir l'accidentalitat a Catalunya i millorar les condicions de la circulació al seu àmbit territorial.

Les competències que s'esmenten a continuació emanen de la Llei 14/1997 i del Decret 102/1998.

### **4.1 Departament de Governació**

Corresponen al Departament de Governació, entre altres, les funcions següents:

- a) Exercir la vigilància, la disciplina i la regulació del trànsit, la circulació de vehicles, la denúncia de les infraccions de les normes vigents en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, i les tasques de protecció i auxili en les vies públiques o d'ús públic, sens perjudici de les competències dels municipis en aquesta matèria. Aquestes competències s'atribueixen al cos de la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra.
- b) Exercir el control, la tutela i l'avaluació del Servei Català de Trànsit.
- c) Elevar al Govern la proposta d'avantprojecte de pressupost del Servei Català de Trànsit.
- d) Elevar al Govern l'aprovació de l'estructura orgànica del Servei Català del Trànsit.
- e) Elevar al Govern el Pla de seguretat viària, perquè l'aprovi, si escau.
- f) Elevar al Govern, perquè les trameti al Parlament, les conclusions i la valoració final del Pla de seguretat viària.
- g) Resoldre els conflictes d'atribucions entre les autoritats i els òrgans del Departament.

### **4.2 Servei Català de Trànsit**

Corresponen al Servei Català de Trànsit les funcions següents:

- a) Instruir els expedients sancionadors que s'incoïn per infraccions comeses contra la normativa de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, objecte de transferència.
- b) Resoldre recursos ordinaris que s'interposin contra les resolucions dels delegats i delegades territorials del Govern.

- c) Resoldre els expedients sancionadors en matèria de publicitat en relació als vehicles.
- d) Exercir les relatives a l'obertura, el funcionament, la inspecció i el règim sancionador de les autoescoles, i a la formació i l'homologació del professorat i de la direcció d'aquestes.
- e) Promoure l'educació viària, especialment la dels infants, en col·laboració amb institucions públiques i entitats privades, si s'escau, i executar programes de sensibilització ciutadana sobre seguretat viària.
- f) Autoritzar les proves esportives que puguin afectar vies interurbanes o tinguin una incidència superior en el nucli urbà, amb informe previ de les administracions titulars de les vies públiques afectades, sens perjudici de les competències de la Direcció General del Joc i Espectacles, de les delegacions territorials del Govern de la Generalitat i dels ens locals en els respectius àmbits territorials.
- g) Dictar directrius d'aplicació de la normativa de trànsit, de circulació de vehicles i seguretat viària, a les quals s'ha d'ajustar també la policia local, sens perjudici de les competències de les autoritats locals.
- h) Desenvolupar projectes i estudis sobre investigació d'accidents.
- i) Elaborar i difondre estadístiques sobre el trànsit i fer-ne el seguiment i el tractament d'acord amb les competències de l'Institut d'Estadística de Catalunya.
- j) Informar els usuaris i les usuàries sobre el trànsit a les vies públiques.
- k) Adoptar les mesures d'intervenció en la circulació de vehicles històrics si afecta vies interurbanes o té una incidència superior en el nucli urbà, sens perjudici de les competències municipals.
- l) Impulsar l'elaboració, cada tres anys, del Pla de seguretat viària i els programes inclosos en aquest Pla, en el marc de la Comissió Interdepartamental, que han de ser sotmesos a informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, aprovats pel Govern i tramesos al Parlament de Catalunya.
- m) Acreditar els centres de reconeixement d'aptituds psicotècniques dels conductors i conductores, amb els requisits i les condicions que s'estableixin per reglament.
- n) Participar, per mitjà de la representació que el Servei Català de Trànsit té ja legalment establerta en el consell pedagògic de l'Escola de Policia de Catalunya, en la definició de les necessitats formatives i en l'elaboració dels programes curriculars en matèria de trànsit dels mossos d'esquadra i de les policies locals.
- o) Planificar, dirigir i coordinar les actuacions per a la millora de la seguretat viària en els accessos a les vies urbanes i els grans nuclis de població, i en trams i punts perillosos i d'alta intensitat de trànsit, directament, en coordinació amb els altres departaments de la Generalitat o, si s'escau, amb l'Administració de l'Estat.
- p) Elaborar, segons el que s'estableixi normativament, les instruccions relatives a la circulació de transports especials i les relatives al transport de mercaderies perilloses.
- q) Elaborar l'avantprojecte del pressupost d'ingressos i despeses del Servei.
- r) Elaborar estudis i recerques sobre aptituds, habilitats i comportaments de conductors, conductores i vianants.
- s) Controlar la publicitat relacionada amb el trànsit i la seguretat de la circulació viària.
- t) Proposar la baixa temporal o definitiva de la circulació d'aquells vehicles que hagin estat abandonats en les vies públiques interurbanes, mitjançant un expedient previ de declaració d'abandó, o la d'aquells altres l'ús dels quals, per deficiències tècniques, constitueix un perill per a la seguretat viària.
- u) Exercir qualsevol altra funció que, en el marc de les competències definides en l'article 2.1 de la Llei 14/1997, de 24 de desembre, li assigni el Govern de la Generalitat o la persona titular del Departament de Governació.

### **4.3 Delegacions territorials del Govern de la Generalitat**

Correspon als delegats territorials del Govern de la Generalitat resoldre:

- a) Els expedients sancionadors que s'incoïn per infraccions comeses contra la normativa de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària a les vies interurbanes i travesseres, sens perjudici de les competències municipals i de les sancions en matèria de publicitat en vehicles que corresponen al Servei Català de Trànsit.
- b) Els expedients sancionadors que s'incoïn per infraccions comeses en les vies urbanes d'aquells municipis que hagin signat conveni d'acord amb l'article 11.4 de la Llei 14/1997, de

24 de desembre, de creació del Servei Català de Trànsit.

- c) Els expedients sancionadors relatius a les autoescoles i als centres de reconeixement d'aptituds psicotècniques dels conductors.

#### **4.4 Comitè de Direcció del Trànsit**

Corresponen al Comitè de Direcció del Trànsit les funcions següents:

- a) Executar el Pla català de seguretat viària.
- b) Elaborar protocols d'actuació conjunta en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.
- c) Coordinar i planificar mesures especials d'ordenació del trànsit.
- d) Coordinar i planificar proves esportives, circulació de transports especials i circulació de transports de mercaderies perilloses i obres que afectin les carreteres.
- e) Establir criteris d'actuació en l'aplicació de la normativa de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.
- f) Fer el seguiment de la qualitat del procediment sancionador.

El Comitè de Direcció del Trànsit ha d'informar anualment el Govern de la Generalitat sobre el grau de compliment del Pla de seguretat viària.

##### Composició

El Comitè de Direcció del Trànsit el copresideixen el director del Servei Català de Trànsit i el director general de Seguretat Ciutadana.

Formen part del Comitè dos representants del Servei Català de Trànsit i dos representants de la Direcció General de Seguretat Ciutadana, nomenats pels respectius directors.

El Comitè consta de dos subcomitès: el de Gestió del Trànsit i el Disciplinari i de Sancions.

#### **4.5 Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària**

Corresponen a la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària les funcions següents:

- a) Actuar com a òrgan de participació i consultiu de l'Administració de la Generalitat en matèria de trànsit i seguretat viària, i com a fòrum permanent d'anàlisi, reflexió, debat i participació, on tenen cabuda les entitats públiques i privades relacionades directament o indirectament amb la seguretat i la gestió del trànsit.
- b) Emetre informe sobre el Pla de seguretat viària, fer el seguiment del seu desenvolupament, valorar-ne el resultat final i elevar les seves conclusions a la persona titular del Departament de Governació.
- c) Emetre informe sobre el Pla d'activitat anual del Servei Català de Trànsit i supervisar el desenvolupament de l'activitat del Servei.
- d) Fixar les fórmules de col·laboració amb el Consell Superior de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària establertes al Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, i de coordinació de les actuacions de la Comissió amb aquelles que desenvolupi la comissió esmentada a l'article 8.5 d'aquell decret legislatiu.
- e) Establir les directrius generals d'actuació de la Comissió.
- f) Aprovar les normes de funcionament i de règim interior de la Comissió.

##### Composició

President: conseller de Governació de la Generalitat de Catalunya

Vicepresident 1r: director del Servei Català de Trànsit

Vicepresidenta 2a: regidora de Mobilitat i Seguretat Viària de l'Ajuntament de Barcelona

Vicepresident 3r: president del RACC

Vocals nats

Els membres del Comitè de Direcció del Trànsit

Els membres de la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària

Vocals

1. Un representat d l'Associació Catalana de Municipis
2. El president de l'Associació Nacional de Professors de Formació Viària
3. Un representant de les concessionàries d'autopistes i túnels de peatge.
4. El cap de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya
5. El president de la Comissió de Seguretat Viària del Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya
6. El diputat de l'Àrea d'Obres Públiques de la Diputació de Barcelona
7. Un representant de la Federació de Municipis de Catalunya
8. El president de Associació Catalana d'Empreses de Transport de Mercaderies
9. El director d'IDIADA
10. El director gerent de la Fundació Institut Guttmann
11. El degà del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
12. El president de la Federació d'Autoescoles de Catalunya
13. Un representant de les Polícies Locals
14. El cap provincial de la Prefectura de Trànsit de Barcelona
15. El president del consell d'administració de RVSA - ITV
16. Un representant dels fabricants d'automòbils
17. El president del Consell d'Administració de SEMSA
18. El coordinador de la Fundació del RACC
19. Un representant de la Unió Catalana d'Entitats Asseguradores
20. Un representant de les empreses de transport de viatgers

Secretària: la responsable de coordinació administrativa del SCT

#### **4.6 Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària**

Corresponen a la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària les funcions següents:

- a) Fer el seguiment del desenvolupament del Pla català de seguretat viària.
- b) Fer el seguiment de l'evolució del sistema de trànsit de Catalunya i de l'accidentalitat que es produeix en les vies urbanes i interurbanes.
- c) Fer propostes relatives a seguretat viària a les administracions públiques i a les entitats i associacions de tota mena.
- d) Crear les comissions i els grups de treball que puguin ajudar a fer complir l'objectiu de millorar la seguretat viària dels ciutadans de Catalunya.

##### Composició

President: conseller de Governació de la Generalitat de Catalunya

Vicepresident: director del Servei Català de Trànsit

Vocals

Membres del Comitè de Direcció del Trànsit

Un delegat territorial del Govern de la Generalitat.

Un representant del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca.

Un representant del Departament de Governació

Un representant del Departament d'Indústria, Comerç i Turisme.

Un representant del Departament d'Ensenyament.

Dos representants del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.  
Dos representants del Departament de Sanitat i Seguretat Social.

#### **4.7 Subcomissions de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària**

Les subcomissions són òrgans participatius per a l'estudi, l'anàlisi i la reflexió sobre les causes generals dels accidents de trànsit. Actualment, hi ha les següents:

##### **Subcomissió de Vigilància i Control**

El seu objectiu serà estudiar, proposar i elaborar criteris d'actuació referents a la vigilància i el control de la circulació per les vies públiques de Catalunya.

##### **Subcomissió de Formació del Trànsit**

El seu objectiu serà analitzar les aptituds, les actituds i els comportaments de les persones que poden incidir en la seguretat viària, promoure programes preventius d'educació i de formació viària i dissenyar el marc, els objectius i els programes per a la formació de professors de formació viària i directors d'escoles de conductors.

##### **Subcomissió d'Infraestructura Viària**

El seu objectiu serà conèixer i identificar els criteris de seguretat referents a la xarxa viària urbana i interurbana relatius a les característiques geomètriques i a les actuacions de millora de les vies de cara a aconseguir una reducció de l'accidentalitat i una circulació més fluida.

##### **Subcomissió del Vehicle i la Circulació Viària**

El seu objectiu serà analitzar els diferents elements del vehicle i del transport en general que intervenen en la seguretat activa i passiva de cara a fer del viatge una activitat còmoda i segura.

##### **Subcomissió d'Informació i Divulgació**

Els seu objectiu serà donar dades fiables en temps real dels esdeveniments previsibles o no de la circulació viària amb la màxima presència informativa i difondre pels mitjans de comunicació els missatges de seguretat viària destinats als ciutadans.

##### **Subcomissió de Trànsit i Medi Ambient**

Els seu objectiu serà millorar la qualitat de vida dels ciutadans davant l'agressió que representa el fenomen del trànsit.

##### **Subcomissió d'Investigació d'Accidents**

El seu objectiu serà fer del viatge una activitat confortable amb els nivells òptims de seguretat mitjançant l'estudi de les dades de l'accidentalitat, la realització de programes en la vessant preventiva del col·lectiu i l'anàlisi de les situacions i esdeveniments extraordinaris.

#### **4.8 Grups de treball de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària**

Són grups de treball dependents d'una subcomissió que donen tractament a temes específics o monogràfics que requereixen una especial atenció. Actualment hi ha els següents:

##### **GT1, d'elaboració i seguiment del Pla català de seguretat viària**

Aquest Grup de Treball té com a objectiu elaborar i fer el seguiment del Pla de seguretat viària, que tindrà una durada de tres anys. A la vegada, els diferents representants es responsabilitzaran de l'elaboració dels plans d'actuació sectorials anuals inherents al mateix Pla de seguretat viària.



## **GT2, d'interrelació amb el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial**

Dins aquest grup, el Servei Català de Trànsit manté reunions periòdiques sobre col·laboració, participació i coordinació amb la Direcció General de Trànsit. A més a més, participa activament en el GT14 de la Direcció General de Trànsit, que és el grup de treball creat per mantenir un fòrum d'actuació i interrelació del Consejo amb les comunitats autònomes.

## **GT11, d'elaboració del reglament per al conveni amb els ajuntaments en matèria de trànsit**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Vigilància i Control i té per objectiu l'elaboració del decret de desenvolupament de la Llei de creació del Servei Català de Trànsit en relació als municipis i la redacció dels corresponents convenis en matèria de procediment sancionador.

## **GT12, de directrius tècniques i reglamentació de mitjans tècnics a les policies de trànsit**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Vigilància i Control i té per objectiu l'elaboració de criteris per a les cessions de mitjans tècnics a les policies de trànsit, així com l'homogeneïtzació de campanyes o directrius tècniques perquè les policies de trànsit realitzin les actuacions programades amb la màxima coordinació i homogeneïtat.

## **GT13, de circulació de ciclomotors**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Vigilància i Control i té per objectiu l'estudi, l'anàlisi i l'elaboració de propostes orientades als comportaments viaris dels conductors de ciclomotors, de manera que aquests assumeixin conductes i hàbits segurs i respectuosos amb la circulació viària, i a la determinació de criteris de cara a fer propostes coherents amb la problemàtica de la circulació d'aquesta mena de vehicles.

## **GT14, de plans específics de circulació viària**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Vigilància i Control i té per objectiu l'elaboració de plans específics d'actuació per donar resposta als esdeveniments més colpidors de la circulació, com ara els accidents amb transports de mercaderies perilloses, accidents molt greus o d'alta alarma social, els moviments massius, els talls de circulació a les autopistes i autovies o els esdeveniments meteorològics adversos.

## **GT21, de desenvolupament dels dissenys curriculars i elaboració de materials de suport d'educació viària**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Formació del Trànsit i té per objectiu desenvolupar els dissenys curriculars i elaborar els materials d'educació viària, que s'hauran d'implementar en els cursos d'educació infantil, primària i secundària.

## **GT22, d'elaboració del programa per a professors de formació viària i directors d'escoles de conductors**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Formació del Trànsit i té per objectiu elaborar el programa de formació per a professors de formació viària i per a directors d'escoles de conductors. Així mateix, aquest Grup de Treball tindrà com a tasca la revisió del material realitzat per la Direcció General de Trànsit, i l'adaptació d'aquest material, de manera que, ajustant-se a la normativa de l'Estat, tingui present la realitat catalana.

### **GT23, d'investigació sobre actituds i capteniments dels conductors**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Formació del Trànsit i té per objectiu analitzar i treure conclusions sobre les capacitats, les actituds i els comportaments dels conductors de cara a introduir estratègies que permetran aplicar mesures preventives per millorar el trànsit i la seguretat viària.

### **GT31, d'identificació i catalogació de la xarxa viària**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura Viària i té per objectiu identificar, definir, homogeneïtzar i catalogar la xarxa viària de carreteres de Catalunya, de manera que la identificació d'aquestes sigui inequívoca, eficaç i consensuada amb els diferents titulars de carreteres.

### **GT32, de fixació de criteris de senyalització viària**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura Viària i té per objectiu definir criteris amplis i universals de senyalització tant de les vies interurbanes com de les vies urbanes.

### **GT33, d'estudi de paràmetres definidors de les travesseres i rotondes**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura Viària i té per objectiu definir criteris de disseny de les travesseres i rotondes de cara a millorar la seguretat viària dels veïns del nucli urbà, tot i aconseguint dels conductors una efectiva moderació de la velocitat.

### **GT34, de criteris de zones d'accés restringit**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura Viària i té per objectiu identificar, definir i homogeneïtzar els criteris d'implantació de les zones de vianants i les zones de prioritat invertida.

### **GT35, de vianants i ciclistes: infraestructura i normativa**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura Viària i té per objectiu estudiar la idoneïtat de les infraestructures existents i la creació de noves de cara a aconseguir una circulació més segura i còmoda per als ciclistes i els vianants. D'altra banda, ha de proposar mesures per augmentar la seguretat d'acord amb els estudis d'accidentalitat d'aquesta mena d'usuaris.

### **GT36, de determinació de criteris dels estudis de mobilitat viària**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Infraestructura i té per objectiu l'elaboració d'estudis de mobilitat a Catalunya que permetran obtenir uns índexs d'accidentalitat, morbiditat i mortalitat que es podran comparar amb el d'altres països. En qualsevol cas, la mobilitat tindrà una aplicabilitat directa en el trànsit i la circulació en el seu conjunt.

### **GT41, d'estudi de la situació actual del parc mòbil a Catalunya**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió del Vehicle i la Circulació Viària i té per objectiu fer l'estudi i anàlisi del parc mòbil actual a Catalunya, tot i destriant els diferents tipus de vehicles, antiguitat, condicions tècniques, així com la desagregació per comarques.

#### **GT42, d'estudi dels elements de seguretat dels transports de viatgers**

Aquest grup de treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió del Vehicle i la Circulació Viària i té per objectiu analitzar els elements de seguretat de què estan proveïts els vehicles dedicats al transport de viatgers, així com suggerir altres elements de seguretat activa i passiva que puguin evitar accidents o reduir les seves conseqüències.

#### **GT43, d'estudi de seguretat viària en el sector del transport**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió del Vehicle i la Circulació Viària i té per objectiu elaborar propostes d'actuació concretes que millorin la seguretat viària en el sector del transport en general.

#### **GT51, de millora dels sistemes de comunicació entre centres de trànsit**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Informació i Divulgació i té per objectiu canalitzar la informació que reben els diferents centres de control, gestió i operacions de trànsit per obtenir la mateixa informació i difondre-la als ciutadans i als usuaris i les usuàries de les vies de manera homogènia, veraç, clara i transparent.

#### **GT52, de campanyes divulgatives**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Informació i Divulgació i té per objectiu elaborar campanyes directament relacionades amb la seguretat viària, de tal manera que les mateixes serveixin per conscienciar els conductors de la necessitat de reduir els accidents de circulació i de reduir les lesions si l'accident s'ha produït.

#### **GT53, d'investigació i seguiment de la publicitat**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Informació i Divulgació i té per objectiu l'anàlisi i el seguiment de la publicitat en els mitjans de comunicació, sempre que aquella pugui influenciar negativament la seguretat viària.

#### **GT54, d'informació de trànsit a mitjans de comunicació**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Informació i Divulgació i té per objectiu aconseguir que la difusió de la informació sigui sistemàtica, homogènia i del màxim abast; també estudiarà les formes de fomentar aquella informació en els diferents àmbits de la comunicació.

#### **GT61, d'estudi de l'impacte medioambiental dels vehicles abandonats**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Trànsit i Medi Ambient i té per objectiu l'estudi de l'impacte dels vehicles abandonats en l'entorn natural i el seu posterior tractament.

#### **GT62, d'àrees de descans i accés al medi natural**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió de Trànsit i Medi Ambient i té per objectiu elaborar propostes orientades a la recerca i localització d'àrees o vies d'accés al medi natural i a la recerca i localització d'àrees de descans a les vies públiques que serveixin d'aixopluc confortable als viatgers, als conductors i usuaris dels transports, d'estacionament de vehicles de mercaderies perilloses, tot i tenint en compte no malmetre l'entorn natural.

### **GT71, d'exploració de dades estadístiques d'accidentalitat**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Investigació d'Accidents i té per objectiu determinar uns qüestionaris homogenis d'accidentalitat i les dades mínimes per confeccionar una estadística d'accidentalitat coherent i compatible amb les dades de l'Estat i amb les de la Unió Europea i que la seva anàlisi de les mateixes pugui revertir en les institucions i els organismes implicats.

### **GT72, d'estudi i investigació de la influència en els accidents de trànsit de l'alcohol, les drogues, els fàrmacs i les patologies**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Investigació d'Accidents i té per objectiu l'estudi i l'anàlisi de la influència de l'alcohol, les drogues, els fàrmacs i les patologies en els accidents de circulació de cara a dur a terme l'oportuna prevenció de l'accidentalitat deguda a aquestes causes.

### **GT73, de creació d'un mapa sanitari d'atenció als ferits**

Aquest Grup de Treball s'emmarca en l'àmbit de la Subcomissió d'Investigació d'Accidents i té per objectiu l'estudi, l'anàlisi i la determinació de les isòcrones de resposta a les víctimes en accidents de circulació en funció de les característiques de la població i del territori.

## **5 CARACTERÍSTIQUES DEL PLA CATALÀ DE SEGURETAT VIÀRIA**

Aquest Pla català de seguretat viària haurà de promoure a Catalunya un pla d'actuacions conjunt entre totes les administracions que treballen per la seguretat viària. L'estructura de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària amb les subcomissions i els grups de treball constitueix el disseny més adient per tal de garantir la participació de tota la societat i, especialment, de les administracions en un fòrum comú d'intercomunicació i d'informació.

Per tant, l'estructura formal del Pla català de seguretat viària serà de grans línies o línies estratègiques d'acció, especificant aquestes per mesures específiques associades al mateix Pla i a les subcomissions, i confiant les accions de detall al Programa d'activitats per a la seguretat viària a Catalunya.

Les tasques a realitzar són molt variades i afecten diversos àmbits de la seguretat viària. A continuació s'exposen les propostes d'accions en diferents àmbits de treball, totes amb l'objectiu primer de la reducció de l'accidentalitat a Catalunya.

Malgrat això, no podem oblidar que l'èxit d'aquest Pla passa per aconseguir que la seguretat viària sigui cosa de tots, des de les administracions implicades fins a les diferents organitzacions de la societat civil que treballen per a la millora de la seguretat viària. És per això que s'ha involucrat tots aquests organismes en la redacció i el posterior seguiment del Pla.

La redacció del Pla català de seguretat viària no constitueix en si mateixa una garantia de millora de la seguretat viària a Catalunya. Es fa imprescindible establir estratègies de desenvolupament del Pla i avaluacions acurades de les activitats dels diferents organismes implicats per conèixer el grau d'eficàcia de les accions portades a terme i la necessitat de possibles correccions del Pla o de l'establiment de noves actuacions complementàries.

## **6 CONTINGUT DEL PLA**

### **6.1 Mesures relacionades amb la prevenció aplicada a la circulació viària**

La finalitat de la prevenció serà aconseguir l'harmonia en la circulació viària amb l'objectiu de reduir l'accidentalitat fent front als diferents factors que intervenen en els accidents de trànsit. La prevenció, per tant, es basarà en tres amplis camps d'actuació, l'educació i la formació, la vigilància i el control i la gestió del trànsit. A continuació s'exposen les propostes d'accions a dur a terme en els tres àmbits d'actuació.

#### **6.1.1 Educació i formació viària**

L'objectiu és generar hàbits de conducta segurs i actituds solidàries actuant sobre el comportament dels usuaris de les vies públiques, com a elements bàsics del trànsit i donant a l'educació i la formació viària la clau per a la millora global de la seguretat viària a Catalunya.

##### **6.1.1.1 Educació viària**

Projectar l'educació viària a les escoles en totes les àrees de l'educació infantil, primària i secundària amb difusió i distribució, a petició dels centres escolars, de les orientacions per relacionar-la amb el currículum.

Desenvolupar els dissenys curriculars i elaborar els materials d'educació viària que s'hauran d'implementar en els cursos d'educació infantil, primària i secundària.

Fomentar les iniciatives dels ajuntaments i les policies locals i d'altres entitats que participin en funcions d'educació viària en la preparació de materials i programes d'actuació, sobretot amb la intervenció a les escoles d'acord amb els projectes educatius de cada centre dels monitors d'educació viària de les policies locals.

Promoure actuacions formatives que potenciïn que els vianants i els conductors de bicicleta i ciclomotor tinguin els coneixements i les actituds escaients per al trànsit.

Promoure la utilització educativa dels parcs infantils de trànsit, tant mòbils com fixos com a instal·lacions dinamitzadores de l'educació viària que permeten acostar els infants i joves a experiències semblants a la realitat.

##### **6.1.1.2 Formació viària**

Promoure la formació contínua dels conductors, conjuntament amb els centres de formació de conductors, mitjançant la promoció de cursos, trobades i sessions encaminades a millorar les destreses, potenciar unes conductes més segures i configurar una actitud socialment més responsable i menys permissiva respecte als comportaments incorrectes en matèria de trànsit.

Dissenyar els objectius i el marc per a la formació dels joves que optin per obtenir la llicència de conducció dels ciclomotors, d'acord amb la legislació bàsica i les adaptacions que s'escaiguin segons l'àmbit d'aplicació.

Potenciar l'educació i la formació viària de les persones en general en l'entorn quotidià, i la formació adreçada als grups de població específics en funció dels factors de risc que es detectin per a cadascun dels grups.

Promoure la formació, dins l'àmbit de la seguretat viària, de col·lectius professionals específics, com ara el professorat d'educació infantil, primària i secundària, els monitors d'educació viària de les policies locals i dels Mossos d'Esquadra, els monitors de lleure i d'altres.

Elaborar el programa de formació per a professors de formació viària i per a directors d'escoles de conductors amb la inclusió de millores aportades per les universitats i institucions i entitats catalanes i amb l'edició d'un material formatiu actualitzat que, ajustant-se a la normativa de l'Estat, tingui present la realitat de la legislació i de la situació social, econòmica, cultural i de trànsit de Catalunya.

Analitzar i treure conclusions sobre les capacitats, les actituds i els comportaments dels conductors i vianants de cara a introduir estratègies que permetran aplicar mesures preventives per millorar el trànsit i la seguretat viària.

Participar, amb l'Escola de Policia de Catalunya, en el disseny, i avaluar els continguts i els procediments en matèria de trànsit, transport i seguretat viària, dels programes orientats tant a la formació generalista com a l'especialitzada, contínua i de promoció de la policia de Catalunya

## **6.1.2 Vigilància i control**

L'objectiu és afrontar amb èxit el risc del fet circulatori de forma que els ciutadans gaudeixin de tots els drets i assumeixin responsablement la circulació en el marc de la seguretat i la fluïdesa de la circulació viària.

### **6.1.2.1 Accions bàsiques**

Contenir les conductes o accions insolidàries dels conductors i prevenir els comportaments dels conductors insegurs, imprudents i temeraris.

Anticipar-se a les actituds o conductes accidentògenes dels conductors, sobretot les que tenen relació amb les alcoholèmies, les drogues, els excessos de velocitat, el temps de conducció i les modificacions tècniques dels vehicles. Impulsar l'execució de campanyes de seguretat viària que impliquin la realització de proves i controls reglamentàriament establerts als conductors. Caldrà vetllar, també, pel control del nombre de passatgers que viatgen als vehicles i per la bona disposició de l'equipatge i els paquets.

Incidir en l'hàbit d'usar les mesures de seguretat passiva, sobretot el cinturó, el casc i els dispositius de retenció infantil i la correcta acomodació d'aquests dins del vehicle.

Contenir i minimitzar les actituds o accions insolidàries dels conductors en zones urbanes, especialment la invasió de voreres, guals i passos de vianants; l'estacionament en llocs que obstaculitzin la visió en cruïlles, que obstaculitzin greument el trànsit o que causin un perill per a la resta dels usuaris; l'estacionament en zones restringides de càrrega i descàrrega, zones d'estacionament amb horari limitat, zones de discapacitats, parades o carrils reservats a vehicles col·lectius i totes aquelles que seran necessàries per a una correcta distribució de l'espai, a fi de trobar l'equilibri en les relacions entre vianants, conductors i activitats del servei públic.

Controlar el transport de mercaderies i de viatgers amb incidència sobre el transport escolar, el transport de mercaderies perilloses, el temps de conducció i descans, l'excés sobre el pes màxim autoritzat, els transports especials i urgents i el control de la normativa referent als limitadors de velocitat.

Vetllar perquè es continguin les actituds i els comportaments dels conductors de vehicles de dues rodes, especialment els ciclomotors, pel que fa a competicions de velocitat, modificació de la potència, nivell de soroll, circulació per zones de vianants i qualsevol altre comportament que pugui representar un augment substancial de l'accidentalitat.

### **6.1.2.2 Accions especials**

Executar accions especials amb ocasió de desplaçaments d'un gran nombre de vehicles i en operacions especials de trànsit, proves esportives, trams de carretera conflictius i situacions meteorològiques adverses.

Controlar i reforçar els instruments de compliment de les obligacions dels titulars dels vehicles pel que fa a tenir al dia el pagament de l'impost de circulació, l'assegurança obligatòria i la inspecció tècnica del vehicle i, quan s' escaigui, la baixa del vehicle.

### **6.1.2.3 Activitats complementàries**

Elaborar circulars d'explicació i interpretació normativa referents al trànsit, el transport i la seguretat viària i la seva comunicació a les organitzacions implicades.

Elaborar el decret de desenvolupament de la Llei de creació del Servei Català de Trànsit en relació als municipis i la redacció dels corresponents convenis perquè els alcaldes assumeixin les competències sancionadores, de tramitació de denúncies i de competència denunciadora en vies urbanes.

Dotar de mitjans tècnics els agents de trànsit a la carretera i en zona urbana, especialment els relatius al control de la velocitat i de l'alcoholèmia mitjançant els corresponents convenis.

Incrementar els sistemes de senyalització dinàmica i d'informació i auxili als conductors per facilitar la seguretat i la fluïdesa de la circulació.

## **6.1.3 Gestió del trànsit**

Les propostes estan orientades a l'administració en el temps i en l'espai dels corrents circulatoris, amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida dels ciutadans en la circulació per a la xarxa viària i amb incidència en concret en els factors que defineixen la circulació.

### **6.1.3.1 Ordenació i regulació**

Proposar, fer el seguiment i avaluar els dispositius organitzats en les operacions especials, les mesures especials de circulació, l'establiment de carrils addicionals i reversibles, l'establiment de sentits únics de circulació i la regulació puntual en llocs conflictius de la xarxa viària catalana.

Desenvolupar sistemes integrats de gestió del trànsit, sistemes de senyalització dinàmics i d'informació en temps real i de connexió dels diferents centres de control, gestió i operacions del trànsit.

Promoure la redacció, l'execució i la posterior avaluació de plans de gestió del trànsit adreçats a actuacions coordinades en situacions especials d'incidències meteorològiques, desplaçaments d'un gran nombre de vehicles, accidents multitudinaris i de mercaderies perilloses i talls importants de la xarxa viària.

Establir restriccions a la circulació de vehicles que, per les seves característiques, produeixen alteracions de la circulació i regular els esdeveniments que afectin la xarxa viària. Aquestes restriccions s'han de fer sempre per raons de seguretat viària i fluïdesa de la circulació amb harmonia amb la resta de l'Estat i dels països europeus.

### **6.1.3.2 El vehicle**

Fer l'estudi i anàlisi del parc mòbil actual a Catalunya, tot destriant els diferents tipus de

vehicles, l'antiguitat, les condicions tècniques i desglossar-lo per comarques i nombre d'habitants.

Activar els dispositius de vigilància i inspecció de les activitats dels tallers i fomentar el seu ús no tan sols en els supòsits de reparació, sinó sobretot en les revisions preventives.

Fer el seguiment de les activitats actuals de la xarxa d'estacions d'ITV per assolir una elevada qualitat en la prestació dels seus serveis; establir una aplicació homogènia de la normativa que regeix la inspecció tècnica dels vehicles i augmentar el grau de compliment dels usuaris de l'obligació de passar la inspecció obligatòria, i fomentar l'ús de les revisions de seguretat no obligatòries, com a revisions preventives.

Afavorir programes de renovació del parc de vehicles amb mesures especials de desgravacions i deduccions sobre el preu de compra dels vehicles nous per arribar a la modernització total del parc automòbil.

Estudiar propostes encaminades a analitzar el parc mòbil utilitzant els registres de dades de vehicles per a la seva utilització i control informàtic, de les inspeccions ITV i les assegurances.

Proposar els estudis adients per impulsar aquelles modificacions en el disseny dels vehicles que el fruit de la investigació dels accidents aconselli per fer-los més ergonòmics i que s'adaptin millor a les condicions psicofisiològiques dels conductors.

Analitzar els actuals elements de seguretat activa i passiva dels vehicles dedicats al transport de viatgers, i d'aquells altres elements nous que puguin evitar accidents o reduir les seves conseqüències, per suggerir als organismes competents en l'aprovació de les normes que introdueixin o millorin els existents.

Estudiar els elements destinats a afavorir la disminució dels riscos d'encast dels vehicles de turisme en el xoc frontal amb els vehicles pesats i promoure el seu ús.

Valorar la seguretat passiva dels automòbils nous, en col·laboració amb les empreses del sector de l'automoció i amb les institucions i els organismes internacionals (per fer-ho es realitzaran assaigs de joc i simulacions per ordinador).

Valorar la seguretat dels sistemes de retenció infantil, en col·laboració amb les empreses fabricants i amb les institucions i els organismes institucionals.

### **6.1.3.3 La xarxa viària**

Considerar la seguretat viària, objectiu funcional dels plans de carreteres i dels programes que es puguin establir, tant si es tracta de programes de millora com de conservació.

Actuar sobre els trams de concentració d'accidents per aconseguir la seva disminució efectiva.

Elaborar estudis de millora de la seguretat viària a les comarques de Catalunya amb l'estudi d'actuacions concretes als punts negres, les travesseres i els trams de la xarxa viària deficitaris pel que fa als elements de seguretat i als aspectes relacionats amb la fluïdesa de la circulació.

Observar els requisits en matèria d'elements de seguretat viària en els projectes de millora i en les actuacions d'ordenació i regulació de la xarxa urbana i interurbana.

Impulsar la col·locació i millora dels elements de seguretat passiva de la xarxa viària de Catalunya, mitjançant sistemes de contenció de vehicles que facin minvar les conseqüències dels accidents.



Millorar les condicions del traçat, la senyalització, l'adherència i l'estabilitat de talussos com a elements bàsics de seguretat activa a les vies públiques, tot tenint en compte les condicions de visibilitat i la possibilitat que es produeixin condicions climàtiques adverses.

Establir els sistemes que permetin mantenir actualitzat el catàleg de carreteres de Catalunya, de forma que les diferents administracions que gestionen les vies i el seu trànsit, identifiquin les carreteres i els seus punts quilomètrics de forma inequívoca i homogènia.

Adoptar criteris amplis i universals de senyalització, tant de les vies interurbanes com de les vies urbanes de manera que s'assoleixi l'adequada homogeneïtat tant pel que fa a senyalització vertical i horitzontal com a l'abalisament, tant si es tracta de senyalització fixa com variable.

Adoptar criteris de disseny de les travesseres i els trams urbans que permetin una correcta llegibilitat de les condicions de circulació i entorn i millorin la seguretat dels veïns del nucli urbà tot aconseguint una efectiva moderació de velocitat.

Avançar en la promoció d'estratègies d'actuació que permetin separar el trànsit de ciclistes, de vianants i de vehicles, en la mesura que les seves velocitats de circulació siguin diferents, i estudiar equipaments i senyalització exclusiva per a aquests usuaris febles de les vies.

Elaborar estudis de mobilitat a Catalunya que permetin obtenir índexs d'accidentalitat que relacionin el nombre d'accidents amb la intensitat de trànsit, per tal que les dades siguin comparables tant entre els diferents trams de la xarxa viària de Catalunya com globalment amb les de xarxes viàries de la resta de l'Estat i d'altres països de la Unió Europea.

Estudiar els criteris a seguir per establir zones urbanes d'accés restringit a determinats tipus de vehicles o de canvi de prioritat entre vehicles i vianants, amb caràcter permanent o amb caràcter temporal segons algun horari.

Impulsar les actuacions encaminades a la reserva d'espai viari per als transports públics i/o privats en vehicles amb alta ocupació, atès que aquests ajuden a optimitzar l'espai viari existent.

#### **6.1.3.4 El transport**

Elaborar propostes d'actuació concretes que millorin la seguretat viària en el sector del transport en general per carretera i via urbana.

Promoure el millor control de la normativa europea relativa als períodes de conducció i descans als transports, dels aparells de control (tacògrafs) i del compliment del respecte de la normativa sobre pesos màxims de càrrega.

Treballar en la creació d'un banc de dades d'accidentalitat de vehicles de transport de mercaderies i viatgers amb l'objecte de poder analitzar les possibles causes genèriques i fer-ne un tractament posterior, diferenciant els supòsits en què la responsabilitat directa en l'accident és d'aquest tipus de vehicles d'aquells altres supòsits en què n'és el subjecte passiu. Posar especial èmfasi en els accidents en què intervinguin autocars i/o vehicles de mercaderies perilloses, per les seves implicacions potencialment greus dins de l'accidentalitat global, determinant la implicació en aquests accidents dels altres tipus de vehicles o vianants.

#### **6.1.3.5 El medi ambient**

Col·laborar en aquelles iniciatives encaminades a fer complir la legislació sobre contaminació visual, acústica i atmosfèrica i sobre vehicles abandonats a tota mena de vehicles de motor i als ciclomotors.

Avaluar l'impacte ambiental de la circulació i els seus efectes sobre la qualitat de vida dels ciutadans tant a la carretera com en via urbana i participar en plans d'actuació concrets en episodis de contaminació atmosfèrica.

Impulsar una mobilitat sostenible en el sentit de desenvolupar tecnologies i combustibles que no hipotequin els recursos i la qualitat de vida de les futures generacions.

Redactar i proposar plans d'inspecció i de manteniment que assegurin una emissió òptima dels contaminants a l'atmosfera.

Elaborar propostes orientades a la recerca d'àrees d'estacionament i de descans als punts estratègics de la xarxa viària que serveixin d'aixopluc confortable als viatgers i conductors, tot tenint en compte no malmetre l'entorn natural.

Analitzar i donar a conèixer les recomanacions dels organismes competents en matèria d'impacte ambiental i recomanar criteris d'actuació uniformes per als diferents tipus de vies.

Impulsar actuacions que afavoreixin la utilització del transport públic com a mesura de sostenibilitat mediambiental, prioritàriament a les zones d'alt grau de congestió viària.

## **6.2 Mesures relacionades amb l'accidentalitat**

El segon pilar d'aquest Pla seran les propostes encaminades a l'assistència als accidentats i a l'estudi de l'accidentalitat amb la finalitat de fer del viatge de qualsevol ciutadà una activitat confortable, amb els nivells òptims de seguretat, i de reduir, en la mesura que sigui possible, les conseqüències dels accidents de trànsit.

### **6.2.1 Assistència sanitària als ferits en accident de trànsit**

L'objectiu és fer un programa complet d'assistència als accidents, i el seu estudi posterior tant des de la vessant particular de l'accident en concret com de l'estadística general de l'accidentalitat, com una eina imprescindible per prendre mesures destinades a la reducció de la sinistralitat.

#### **6.2.1.1 Programació de serveis a l'accidentat**

Determinar les funcions de totes les unitats intervinents en un accident de trànsit i donar la pauta en totes les actuacions a desenvolupar amb l'objectiu de millorar l'assistència sanitària als ferits en accident de trànsit a les vies públiques de Catalunya.

Garantir la presència del servei de socors, de manera permanent, a isòcrones de 15-20 minuts, en funció de les característiques del territori, a qualsevol lloc de la xarxa viària catalana i la formació dels equips de salvament i policials no sanitaris en matèria d'auxili als ferits.

Promoure l'assistència psicològica *in situ* als accidentats o implicats en un accident de circulació, fonamentalment en els accidents majors, de múltiples víctimes (MV) o aquells que produeixen alarma social.

#### **6.2.1.2 Sistemes d'avís i trasllat**

Promoure la instal·lació i l'ús dels pals SOS amb avís centralitzat, considerant-hi també els telèfons de la gasolinera o altres establiments veïns, i establir un fil directe dels centres receptors amb els serveis sanitaris, amb una determinació clara dels centres receptors de trucades.

Impulsar un telèfon únic d'emergències per a l'ús dels ciutadans, que haurà de ser l'òrgan

receptor de trucades i de distribució d'avisos a les diferents unitats operatives, sobretot d'aquelles que intervenen en els accidents de trànsit.

Col·laborar en la millora de les característiques tècniques dels vehicles de transport sanitari destinats al transport d'accidentats de circulació i de les fórmules de revisió i d'inspecció tècnica, així com de la formació del personal, que intervenen en el trasllat de víctimes d'accidents de trànsit i politraumatitzats.

Establir la política de distribució d'heliports i helisuperfícies a tot Catalunya i les condicions tècniques de què han de gaudir aquestes instal·lacions.

### **6.2.1.3 Assistència sanitària als ferits**

Garantir la presència progressiva de metges i infermers en el lloc de l'accident i estudiar l'actuació dels metges rurals en els territoris de poc trànsit on no pot implantar-se un equip específic permanent.

Aprofundir en l'aplicació dels protocols d'actuació per a l'assistència al ferit per accident de trànsit, segons les directrius del Departament de Sanitat, tant en el procés *extrahospitalari in situ* com intrahospitalari, en el sentit que es pugui aprofitar la tecnologia i els coneixements sanitaris per a la seva aplicació concreta a les víctimes d'un accident de trànsit.

## **6.2.2 Investigació d'accidents**

La finalitat serà l'estudi i elaboració de les sèries estadístiques, la qual cosa determina la macroinvestigació, i de l'accident puntual amb profunditat, la qual cosa configura la microinvestigació; tot això, destinat a esbrinar d'una banda les causes genèriques dels accidents de trànsit i, de l'altra banda, les causes específiques i reals de cada accident de circulació.

### **6.2.2.1 Demandes en la investigació d'accidents**

Establir procediments eficaços i homogenis d'obtenció de dades dels accidents de trànsit a Catalunya en coordinació amb la Direcció General de Trànsit, la Policia de la Generalitat – Mossos d'Esquadra i les policies locals.

Dissenyar un tipus més ampli de recollida d'informació perquè les institucions i les entitats relacionades amb la seguretat viària puguin creuar les diferents bases de dades per extreure'n resultats comuns, homogenis i intercanviables.

Promoure la retroalimentació de les bases de dades d'accidents amb les institucions responsables del trànsit i la circulació tot establint mecanismes de seguiment dels ferits i de coordinació amb la xarxa hospitalària per conèixer la realitat de les conseqüències finals d'un accident de trànsit.

Promoure la realització d'enquestes d'opinió i de victimització amb l'objectiu d'obtenir valoracions, dels usuaris, sobre els sistemes d'atenció als accidents de trànsit i treure'n unes primeres conclusions.

### **6.2.2.2 Qüestionaris estadístics**

Establir quines són les dades estadístiques mínimes per confeir una estadística d'accidentalitat, que aquesta sigui coherent i compatible amb les dades de l'Estat i amb les de la Unió Europea i la posterior publicació d'aquelles dades.

Establir sistemes d'alimentació de la base de dades d'accidentalitat a Catalunya per assolir un coneixement més exacte de la realitat del problema dels accidents i les víctimes del trànsit a

Catalunya.

Elaborar estudis de causalitat a partir dels informes subministrats per les policies de trànsit (Agrupació de Trànsit de la Guàrdia Civil, Mossos d'Esquadra i policies locals), amb la participació de les entitats públiques i privades implicades en la seguretat viària.

Estudi de l'accidentalitat per trams de carretera i via urbana i de la relació amb la vigilància i el control per adequar la presència i l'actuació dels agents encarregats de la vigilància del trànsit a la realitat del fet circulatori així com per facilitar la informació als titulars corresponents de la via i a les autoritats o entitats que treballen per a la millora de la seguretat viària.

#### **6.2.2.3 Explotació de les dades**

Establir les mesures comparatives de l'accidentalitat relacionades amb la mobilitat, amb la intensitat del trànsit a determinades carreteres, amb el parc de vehicles i la seva antiguitat, amb els permisos de conducció i amb el nombre d'habitants.

Estudiar els factors de risc pel que fa a la distribució temporal i geogràfica dels accidents, l'entorn físic, el vehicle i els factors personals i facilitar la informació resultant a les subcomissions i els grups de treball de la Comissió Catalana de Seguretat Viària i altres institucions i entitats relacionades amb la seguretat viària

Promoure la realització d'estudis sobre les despeses directes i indirectes originades pels accidents de trànsit.

#### **6.2.2.4 Estudis singulars**

Estudiar les causes de l'accidentalitat de vianants i ciclistes com a elements febles de la circulació viària de cara a augmentar la seguretat viària inherent a la seva circulació.

Estudiar i analitzar la influència de l'alcohol, les drogues i els fàrmacs en els accidents de circulació de cara a fer l'oportuna prevenció de l'accidentalitat en què les causes indirectes de l'accident són aquelles ingestes.

Estudiar la influència dels elements de seguretat passiva dels vehicles en les conseqüències dels accidents de trànsit.

Impulsar grups d'investigació i participar-hi sobre la influència de la via i l'entorn, el vehicle i el factor humà en els accidents.

Col·laborar en aquelles iniciatives que requereixin la reconstrucció dels accidents i la seva reproducció en laboratori.

### **6.3 Mesures relacionades amb la informació i la divulgació**

Finalment, el tercer pilar d'actuació es basarà en la *Informació* en la mesura que aquesta ha de donar dades fiables en temps real dels esdeveniments, previsibles o no, de la circulació viària i *La Divulgació*, cosa que actualment, comporta, per una banda, adaptar-nos totalment a qualsevol mitjà de comunicació i, per altra banda, intentar la màxima presència en qualsevol òrgan de comunicació com a garantia de servei als usuaris de les vies públiques i als professionals del trànsit.

### **6.3.1 Informació del trànsit**

L'objectiu serà donar dades fiables i en temps real dels esdeveniments, previsibles o no, de la circulació viària. La demanda d'informació sobre l'estat de les carreteres per part dels ciutadans fan necessàries actuacions concretes dins l'àmbit de la informació viària.

#### **6.3.1.1 Recopilació de la informació**

Desenvolupar sistemes de captació de dades en temps real al territori fent l'inventari de les fonts de la informació viària i engrescant les diferents administracions i entitats públiques i privades en l'objectiu comú de recopilar les dades del trànsit en un lloc únic i comú per fer-ne el tractament i la difusió.

Mantenir contactes amb altres països per tal de disposar mútuament de les dades de la circulació, entesa com un fet que necessita continuïtat als diferents territoris.

Promoure la realització dels inventaris d'elements susceptibles de generar una demanda d'informació estàtica per part de l'usuari, com ara els tallers disponibles, les àrees de descans, la informació geogràfica o les estacions de servei.

#### **6.3.1.2 Tractament de les dades**

Establir criteris per a l'emmagatzemament de les dades i el tractament de la informació, depurant les fonts d'informació i establint prioritats entre diferents informacions concretes.

Promoure l'estudi de sistemes d'informació uniformes al territori i compatibles amb els altres sistemes que es fan servir a la resta d'Europa, tot establint mecanismes d'interconnexió de les dades i d'informació als usuaris d'altres països que circulin per les vies públiques de Catalunya.

#### **6.3.1.3 Abast informatiu**

Promoure sistemes de difusió de la informació abans del viatge i durant el viatge, tant de forma col·lectiva mitjançant els mitjans de comunicació com de forma individual amb sistemes telemàtics o telefònics.

Canalitzar la informació que reben els diferents centres de gestió i facilitar-la als ciutadans i als usuaris i les usuàries de les vies de manera homogènia, veraç, clara i transparent.

Desenvolupar nous mitjans de difusió destinats a proporcionar la informació amb sistemes d'accés directe durant el viatge dins el vehicle i sistemes de senyalització variable a la via.

Desenvolupar i aplicar els mitjans adients amb l'objectiu de donar una informació correcta, transparent i entenedora als usuaris d'altres països.

### **6.3.2 Divulgació**

La finalitat és crear un clima de prevenció en la societat catalana amb la promoció i divulgació de les activitats realitzades en l'àmbit de la seguretat viària.

#### **6.3.2.1 Campanyes divulgatives i de conscienciació**

Promoure campanyes adreçades a les problemàtiques de la velocitat, l'alcohol i d'altres elements pertorbadors presents en un gran nombre d'accidents a les vies públiques catalanes i, si s'escau, aprofitar el debat d'opinió pública que emergirà com a conseqüència dels diferents treballs que es realitzin en aquest àmbit.

Realitzar campanyes de prevenció i seguretat viària pels mitjans més adients per garantir els objectius fonamentals de la informació, tot mantenint la connexió permanent amb els mitjans de comunicació per garantir-ne l'impacte sobre la societat catalana.

Elaborar campanyes directament relacionades amb la seguretat viària de tal manera que serveixin per conscienciar els conductors de la necessitat de reduir els accidents de circulació i de reduir les lesions si l'accident s'ha produït.

Col·laborar en aquelles campanyes de divulgació que requereixin l'aportació d'imatges corresponents a assaigs de laboratori, informació tècnica sobre la normativa aplicable o qualsevol altre tipus de contribució tècnica.

### **6.3.2.2 Publicacions**

Promoure edicions informatives de contingut estadístic, normatiu i tècnic per informar un sector més o menys ampli dels professionals interessats en les notícies i els resums de premsa de seguretat viària.

Realitzar anuaris estadístics d'accidentalitat amb implicació de tots els factors que intervenen en el trànsit per difondre'ls i, posteriorment, fer-ne estudis sectorials.

Editar llibres d'interès en l'àmbit de la seguretat viària amb participació d'entitats públiques o privades sobre temes monogràfics relacionats amb la circulació.

### **6.3.2.3 Participació de la societat civil**

Aconseguir la participació efectiva del teixit associatiu en campanyes i altres aspectes diversos de la seguretat viària, per conèixer, coordinar i, si s'escau, donar suport a les diferents iniciatives de l'ampli ventall de professions relacionades amb la seguretat viària .

Analitzar la publicitat en els mitjans de comunicació i fer-ne el seguiment sempre que aquella pugui influenciar negativament la seguretat viària.

Subscriure i impulsar acords de col·laboració amb empreses i organitzacions vinculades amb la seguretat viària.

Promoure els articles, les jornades, les trobades tècniques i els col·loquis centrats en la seguretat viària amb la col·laboració d'institucions públiques o privades que participin en diferents projectes de seguretat viària.

## **7 DESENVOLUPAMENT I AVALUACIÓ DEL PLA**

### **7.1 Estratègies de desenvolupament**

El Pla català de seguretat viària aconseguirà els seus objectius en la mesura que sigui assumit per totes les entitats, públiques o privades, que intervenen en els seus diferents àmbits d'actuació. Per fer aquesta tasca, s'haurà de disposar dels mitjans necessaris per desenvolupar-lo, no tan sols a les diverses administracions implicades, sinó a tota la societat civil, representada per les diferents organitzacions professionals, econòmiques i socials.

És important mantenir una freqüència de missatges de seguretat viària en els mitjans de comunicació, de manera que s'aconsegueixi un clima de prevenció viària a Catalunya, amb un espai permanent de debat sobre les qüestions que, per la seva actualitat, oportunitat o repercussió social, sigui adient de discutir per treure'n conclusions positives.

Aquest Pla ha estat redactat pels grups de treball GT1 en el si de la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària, amb el suport i les propostes de les diferents subcomissions i grups de treball, i serà sotmès a l'informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, aprovat pel Govern i tramès al Parlament de Catalunya.

No obstant això, aquest Pla s'ha configurat com una sèrie de línies estratègiques a desenvolupar mitjançant els programes d'activitats sectorials de cada departament. Caldrà fer, doncs, uns programes d'activitats de seguretat viària cada any que recullin les actuacions concretes de tots els departaments i les organitzacions públiques i privades implicades. Aquesta tasca l'assumiran la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària i les diferents subcomissions creades amb aquest efecte que hauran d'analitzar les propostes del Pla català de Seguretat viària i establir les accions de detall per desenvolupar-lo.

## **7.2 Seguiment de resultats**

Correspon a la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, conjuntament amb la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària, el seguiment del desenvolupament del Pla català de seguretat viària i de les activitats relacionades amb els corresponents programes.

Aquests organismes hauran d'establir sistemes objectius per validar l'adequació de les actuacions realitzades a l'estructura del Pla. Hi haurà, per tant, una avaluació permanent que farà possible fer correccions dinàmiques durant el desenvolupament.

## **7.3 Procediment d'avaluació**

Les diferents comissions i subcomissions establiran procediments per avaluar l'impacte de les diferents mesures adoptades dins d'aquest Pla i dels programes d'activitats corresponents. Aquesta avaluació haurà de permetre conèixer si s'estan assolint els objectius prefixats.

Per això, cal mesurar d'una manera objectiva i, si és possible, quantificada, els resultats de les diferents accions portades a terme amb paràmetres definidors com ara l'accidentalitat, la mobilitat, les enquestes de satisfacció dels usuaris, el nombre d'accions particulars desenvolupades i d'altres dades d'interès a determinar dins l'àmbit de cada subcomissió.

## **7.4 Elements correctors del Pla**

El Pla català de seguretat viària no hauria de convertir-se en una sèrie de propostes a desenvolupar durant el tres anys de la seva vigència. Més aviat, s'hauria d'assemblar a un organisme viu, amb capacitat de reacció davant els esdeveniments socials que puguin alterar els plantejaments inicials de la seva redacció.

Caldrà establir, per tant, mecanismes de revisió del Pla per donar resposta als possibles canvis en les demandes de la societat catalana en matèria de seguretat viària fent correccions de prioritats, continguts i, fins i tot, objectius en les diferents propostes incloses.