



La seguretat és l'objectiu principal de la política de mobilitat de Catalunya i és present en totes les seves determinacions. A aquest efecte, el marc competencial del PITC preveu la definició de les estratègies d'actuació a la xarxa viària, tant pel que fa als trams existents com als de nova construcció amb l'objecte de reduir l'accidentalitat.

La Unió Europea establí com a objectiu la reducció del 50% del nombre de víctimes mortals als carrers i carreteres com a mínim l'any 2010, respecte al valor de l'any 2000. A Catalunya, el nombre de morts a 30 dies ha passat de 891 l'any 2000 a 641 l'any 2005, la qual cosa representa una reducció del 28%.

El Pla de seguretat viària 2005-2007 elaborat pel Servei Català de Trànsit i aprovat per acord de Govern de 28 de desembre de 2004 té per objectiu assolir l'any 2007 una reducció de la sinistralitat viària del 30% de les víctimes mortals que es van enregistrar l'any 2000, seguint en tot cas l'objectiu proposat per a la Unió Europea per l'any 2010. Aquest Pla constitueix l'instrument de referència en matèria de seguretat viària per a la definició de les estratègies d'actuació.

Estratègies d'actuació en les infraestructures

En els darrers anys, les polítiques de seguretat viària que han aplicat les administracions de carreteres han vingut acompanyades, en els països més avançats, de mesures preventives amb l'objecte de cercar la solució als problemes potencials en la via o en el seu entorn abans que aquests derivin en accidents.

Actuacions pal·liatives

- ▶ Seguiment dels TCA: els trams de concentració d'accidents són trams d'un quilòmetre de longitud on, segons les dades recollides per un període 5 anys, es produeix una quantitat d'accidents anormalment elevada en comparació amb la resta de trams amb característiques de trànsit i traçat similars, i en els quals, previsiblement, una actuació de millora de la infraestructura pot contribuir a una reducció efectiva de l'accidentalitat.
- ▶ Caldrà detectar tots els TCA i actuar-hi de manera que progressivament es puguin eliminar. A Catalunya, l'any 2002, del total de 275 TCA enregistrats, 159 es trobaven en carreteres de la Generalitat, 83 en carreteres de l'Estat i 33 en vies de les diputacions. El DPTOP ha elaborat un programa de reducció de TCA a les carreteres de la xarxa de la Generalitat. El PEIT redactat pel MIFO encomana al Programa de seguretat viària que es desenvoluparà a través del Pla sectorial corresponent el tractament de tots els TCA actuals (807 a tot l'Estat) i els que es detectin en el futur (se n'estimen uns 250 a l'any a tot l'Estat).

Actuacions preventives

- ▶ Desenvolupar el Reglament general de carreteres de Catalunya per incorporar les auditories viàries. Les auditories de seguretat viària consisteixen en un procediment sistemàtic en el qual es comproven les condicions de seguretat d'un projecte de nova carretera, d'una carretera existent o de qualsevol projecte que pugui afectar la seguretat de la via. Mitjançant les auditories es vol garantir que les carreteres, des de la seva fase de planejament, es dissenyin d'acord amb els criteris òptims de seguretat per a tots els usuaris i que aquests es mantinguin durant les fases de projecte, construcció i posada en servei. El PEIT preveu

el desenvolupament d'auditories de seguretat viària en les carreteres existents així com la introducció d'un annex de seguretat viària en els projectes.

- ▶ Millora de traçat de les vies, tractament de les interseccions i enllaços, foment de la implantació de mesures de pacificació del trànsit, com els elements reductors de velocitat.
- ▶ Estudi de la senyalització des de la perspectiva de la percepció de l'usuari per avaluar la seva efectivitat pel que fa a la seguretat viària.
- ▶ Actuacions de conservació, manteniment i vialitat, reposició i millora de ferms, barreres de seguretat, reposició i actualització de l'equipament i senyalització de la carretera, etc.
- ▶ Classificar la xarxa viària segons EuroRAP: El programa EuroRAP mesura la qualitat de la xarxa viària en funció d'uns criteris unificats a nivell europeu, mitjançant la relació de l'accidentalitat amb la intensitat de trànsit. Aquesta classificació permet posar en relleu els trams on el risc d'accident és més elevat. La classificació EuroRAP de la xarxa viària catalana s'ha dut a terme des de l'any 2001 i es preveu que es continuï actualitzant durant el proper trienni.

A fi de quantificar el nivell de seguretat de la xarxa viària proposada pel PITC, s'ha emprat una metodologia basada en la tècnica d'escenari. Aquesta tècnica permet obtenir en cada tram de carretera una estimació del nombre de sinistres, de ferits i de morts, segons la intensitat de trànsit que hi circula, mitjançant l'aplicació d'uns índexos d'accidentalitat i de mortalitat que depenen de la tipologia viària del tram. Per fer aquests càlculs s'han aplicat els estàndards que utilitza en les seves avaluacions el Banc Europeu d'Inversions, adaptats a les tipologies viàries de Catalunya, per la

situació actual, i per a l'any 2026 s'han aplicat els postulats pel Llibre blanc dels transports de la Comissió Europea.

Els resultats de l'anàlisi comparativa a l'horitzó de l'any 2026 de la sinistralitat associada a la xarxa de carreteres proposada respecte a l'actual mostren una reducció d'uns 1.000 accidents i uns 115 morts, motivada per una banda per l'establiment de tipologies viàries més segures i d'itineraris amb característiques més homogènies i per la segregació de trànsits de curt i llarg recorregut que s'assignen a les vies amb la categoria funcional corresponent, i per una altra banda per l'increment de la quota de repartiment modal dels viatges generats en favor del transport públic.

