Pla de seguretat viària 2017-2019

servei català de Trànsit

Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior

Pla de seguretat viària 2017-2019

Aprovat per Acord de Govern de 27 de juny de 2017
Tramès al Parlament de Catalunya el 29 de juny de 2017

servei català de Trànsit

Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior

Preàmbul

La Llei de creació del Servei Català de Trànsit preveu l'elaboració cada tres anys del Pla de seguretat viària, el qual recull accions i activitats de les entitats públiques i privades i de tots els departaments implicats. Aquest pla segueix el Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, aprovat per la Generalitat i tramès al Parlament, i té l'objectiu de dotar el Govern d'un instrument tècnic que ordeni el conjunt de mesures, accions i recursos necessaris per tal de reduir la sinistralitat, especialment el nombre de morts i ferits greus amb seqüeles per a tota la vida.

Després de tancar l'últim Pla de seguretat viària 2014-2016 amb el compliment de l'objectiu del 30% de reducció al qual ens havíem compromès, concretament amb un 31,9%, engeguem aquest nou Pla de seguretat viària 2017-2019 amb el repte d'incrementar les garanties d'una mobilitat que defensem que ha de ser segura i sostenible. Aquest nou pla triennal és particularment important perquè ha de contribuir a ajudar a fer possible l'objectiu marcat per la Unió Europea de reducció del 50% de víctimes mortals l'any 2020 respecte de l'any 2010.

Però més enllà dels objectius estadístics, el Departament d'Interior i el Servei Català de Trànsit han identificat en aquest trienni quins han de ser els àmbits específics on hem de treballar més intensament a l'hora de seguir reduint la sinistralitat greu. En aquest sentit, tenim un pla específic per a la gent gran, per als joves, per als vianants, per als ciclistes, per als motoristes, per evitar el consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció, per controlar l'ús de dispositius durant la conducció, per eradicar els accidents simples però també l'accidentalitat en zona urbana o l'accidentalitat en el trànsit laboral.

Us convido a fer un recorregut pels projectes i accions d'aquest nou pla triennal que ens hauria d'ajudar a seguir millorant la seguretat viària del nostre país, una millora que ha de ser i és un objectiu prioritari per al Govern de Catalunya i per al conjunt de la societat.

Joaquim Forn i Chiariello
Conseller d'Interior

Propòsit

El Pla de seguretat viària 2017-2019 és l'últim document triennal del Servei Català de Trànsit d'aquesta dècada, en la qual ens hem marcat l'objectiu de reduir al final d'aquest pla el 45% i en deu anys el 50% de les víctimes mortals que es produïen l'any 2010. L'any 2020, quan posem en marxa el següent pla, estem plenament convençuts que a Catalunya haurem complert els objectius marcats en aquest pla i, per tant, s'hauran reduït les persones mortes i ferides greus en accidents de trànsit. Però per a una societat avançada com la nostra, una societat líder en polítiques de mobilitat segura, arribar a cap víctima ha de ser l'objectiu a assolir, en el nostre cas l'any 2050, i qualsevol xifra per sobre és insuportable i inassumible. I, per tant, hem de treballar sense defallir.

Les 119 accions que despleguem en aquest pla triennal subratllen la necessitat de seguir treballant en àmbits principals de sinistralitat greu com, per exemple, amb els col·lectius vulnerables, la gent jove i la gent gran, els motoristes, els accidents simples que poden tenir relació amb les distraccions, la sinistralitat viària en l'entorn laboral, el consum de drogues i d'alcohol –que no es redueix malgrat anys i panys de campanyes de conscienciació.

Per completar amb èxit aquestes accions, el Servei Català de Trànsit no pot ni vol actuar en solitari, sinó que requereix de la col·laboració i coordinació amb tots els agents públics i privats relacionats amb la seguretat viària, començant pels ajuntaments, amb els quals volem anar més enllà dels plans i convenis actuals que ja cobreixen un 90% de la població. També volem seguir posant la persona al centre de les nostres polítiques i no volem oblidar les víctimes, ara que complim cinc anys de l'estrena d'un servei pioner com el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit (SIAVT). I no defallim a l'hora de seguir proposant a l'Estat noves mesures legislatives en relació amb el permís per punts, els infractors reincidents, l'obtenció i revisió dels permisos de conduir o l'impacte immediat del vehicle autònom en la circulació dels propers anys.

Aquests són, en tot cas, alguns exemples de la llista de prioritats que tenim en el Pla de seguretat viària 2017-2019, el qual ha de permetre'ns assolir els resultats que ens hem marcat. Però, sobretot, ens ha de permetre avançar cap a una mobilitat cada vegada més segura, més sostenible i més saludable, en definitiva, una mobilitat sense víctimes. Us encoratjo a seguir treballant plegats.

Eugenia Doménech
Directora del Servei Català de Trànsit

Índex

DADES BÀSIQUES DE LA SEGURETAT VIÀRIA A CATALUNYA	7
OBJECTIUS DEL PLA	41
ACCIONS DEL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA 2017-2019	43

Dades bàsiques de la seguretat viària a Catalunya

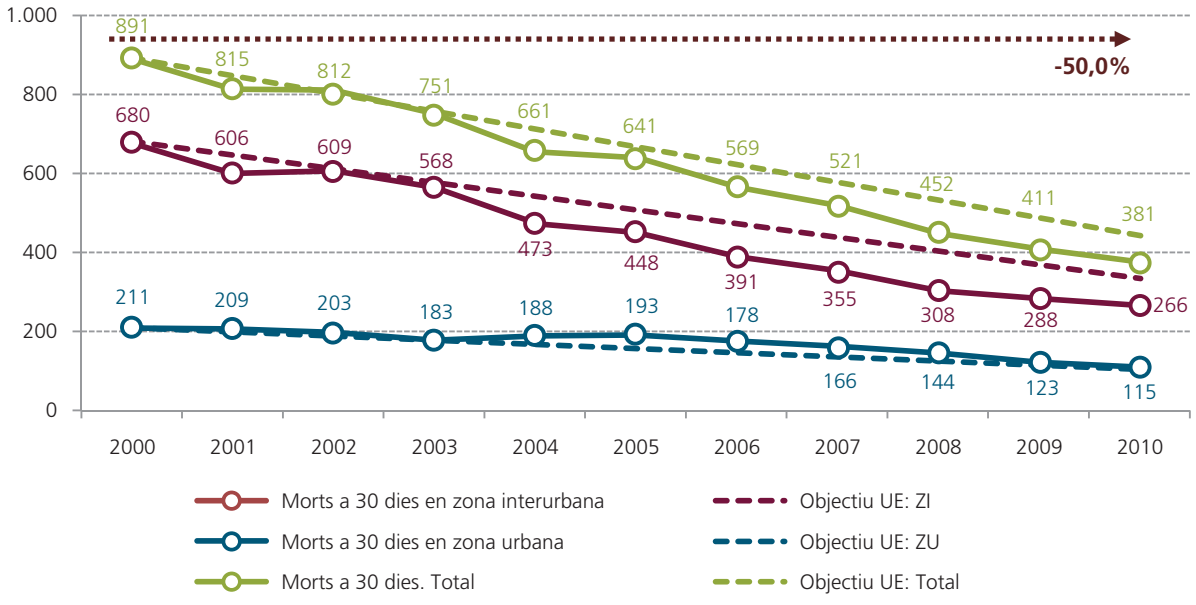
Objectius europeus de seguretat viària

I. Evolució i objectius 2000-2010

La Unió Europea va fixar com a objectiu principal en seguretat viària una reducció del 50% de les víctimes mortals a 30 dies en sinistres de trànsit a la xarxa viària en el període 2000-2010.

En aquest període es van assolir els objectius a Catalunya: l'any 2000 s'havien registrat 891 víctimes mortals en accident de trànsit i l'any 2010 van decréixer fins a 381 víctimes mortals, una reducció del 57,2%. La reducció va ser més acusada en les víctimes mortals a 30 dies en zona interurbana, del 60,8%, mentre que en zona urbana la reducció va ser del 45,5%, en què no s'arribaria a complir els objectius marcats per la Unió Europea si es consideressin de forma desagregada.

Evolució de víctimes mortals a 30 dies, objectius i reals
Xarxa interurbana i urbana. Catalunya 2000-2010



Font: Servei Català de Trànsit

II. Objectiu europeu 2020

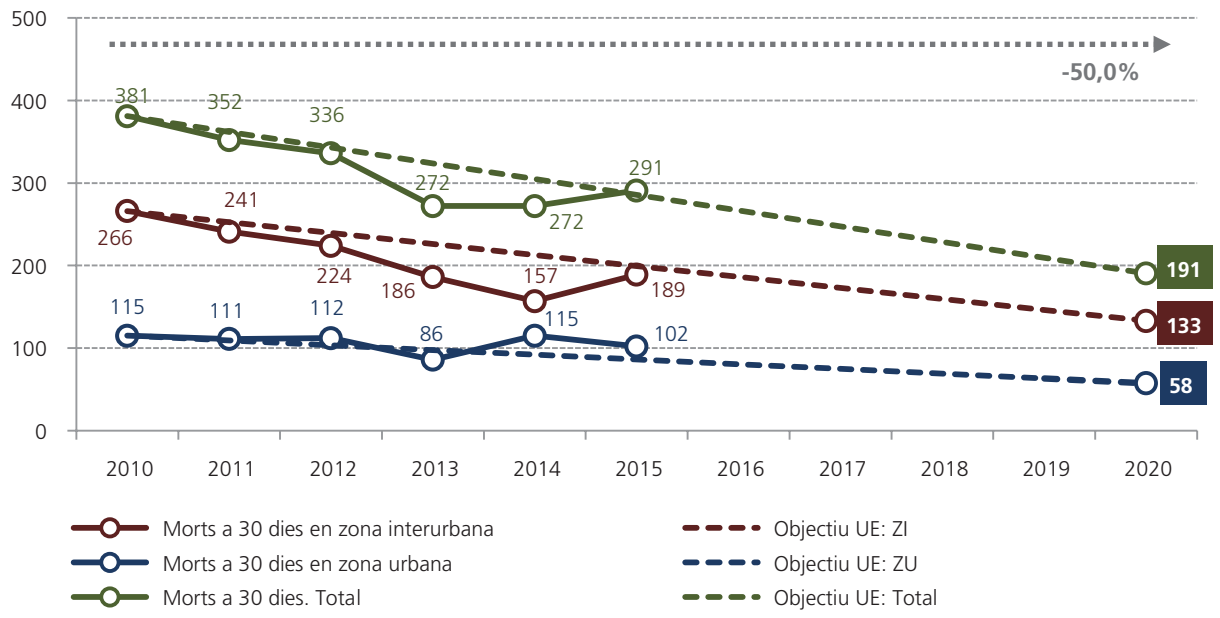
El Programa d'acció europeu de seguretat viària 2011-2020 torna a plantejar per a l'any 2020 un objectiu de reducció del 50% del nombre de víctimes mortals a 30 dies a la xarxa viària respecte a l'any 2010. Aquest objectiu s'estableix en continuïtat amb l'objectiu de l'anterior període 2000-2010, tot i l'esforç superior que representarà degut al descens de víctimes mortals que ja es va assolir durant la dècada passada.

L'any 2015 augmenta el nombre de víctimes mortals a 30 dies en accident de trànsit respecte a l'any anterior. Tot i això, ja s'ha assolit l'any 2015 una reducció del 23,6% de les víctimes mortals a 30 dies respecte a l'any 2010, situant-se en la tendència que marca l'objectiu 2020.

L'any 2015 en relació amb l'any 2010, la reducció de víctimes mortals a 30 dies en zona interurbana és del 28,9% i de l'11,3% en zona urbana.

Evolució i previsions de víctimes mortals a 30 dies

Xarxa urbana i interurbana. Catalunya 2010-2020



Font: Servei Català de Trànsit

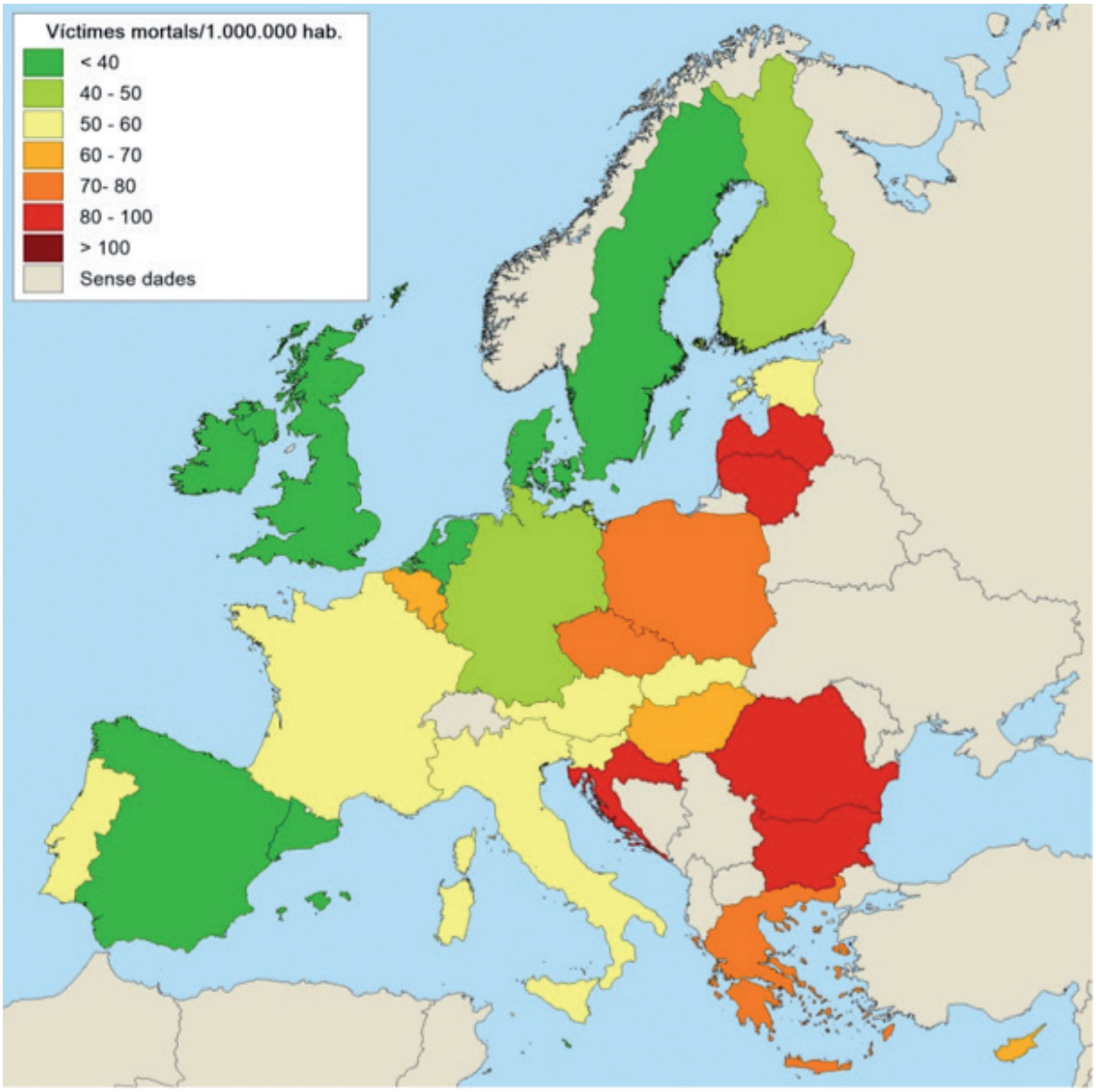
III. Context europeu

L'any 2015 Catalunya es situa dins del grup d'estats de la Unió Europea amb un nombre més baix de víctimes mortals en accident de trànsit per 1.000.000 habitants. La distància, tot i reduïda, respecte a països de referència com Malta, Suècia o el Regne Unit ens marca el potencial de millora.

Entre el 2010 i el 2015, Catalunya ha aconseguit una millora de les dades de sinistralitat, davant d'altres països de la Unió Europea com Alemanya, que l'any 2010 tenia un índex de mortalitat més baix que Catalunya, o Finlàndia, que l'any 2010 tenia el mateix índex que Catalunya.

Els països amb un índex de mortalitat més alt per accident de trànsit són els països de l'Europa de l'Est (Bulgària, Romania, Letònia, Lituània i Croàcia), mentre que els que presenten un índex més baix són els països de l'Europa del Nord (Suècia, el Regne Unit, els Països Baixos, Dinamarca, Irlanda, Alemanya o Finlàndia). Els països mediterranis presenten uns índexs intermedis entre 50 i 80 víctimes mortals/1.000.000 habitants (França, Itàlia, Portugal o Grècia). Catalunya i Espanya en són l'excepció, ja que presenten índexs de mortalitat inferiors respecte als seus països veïns.

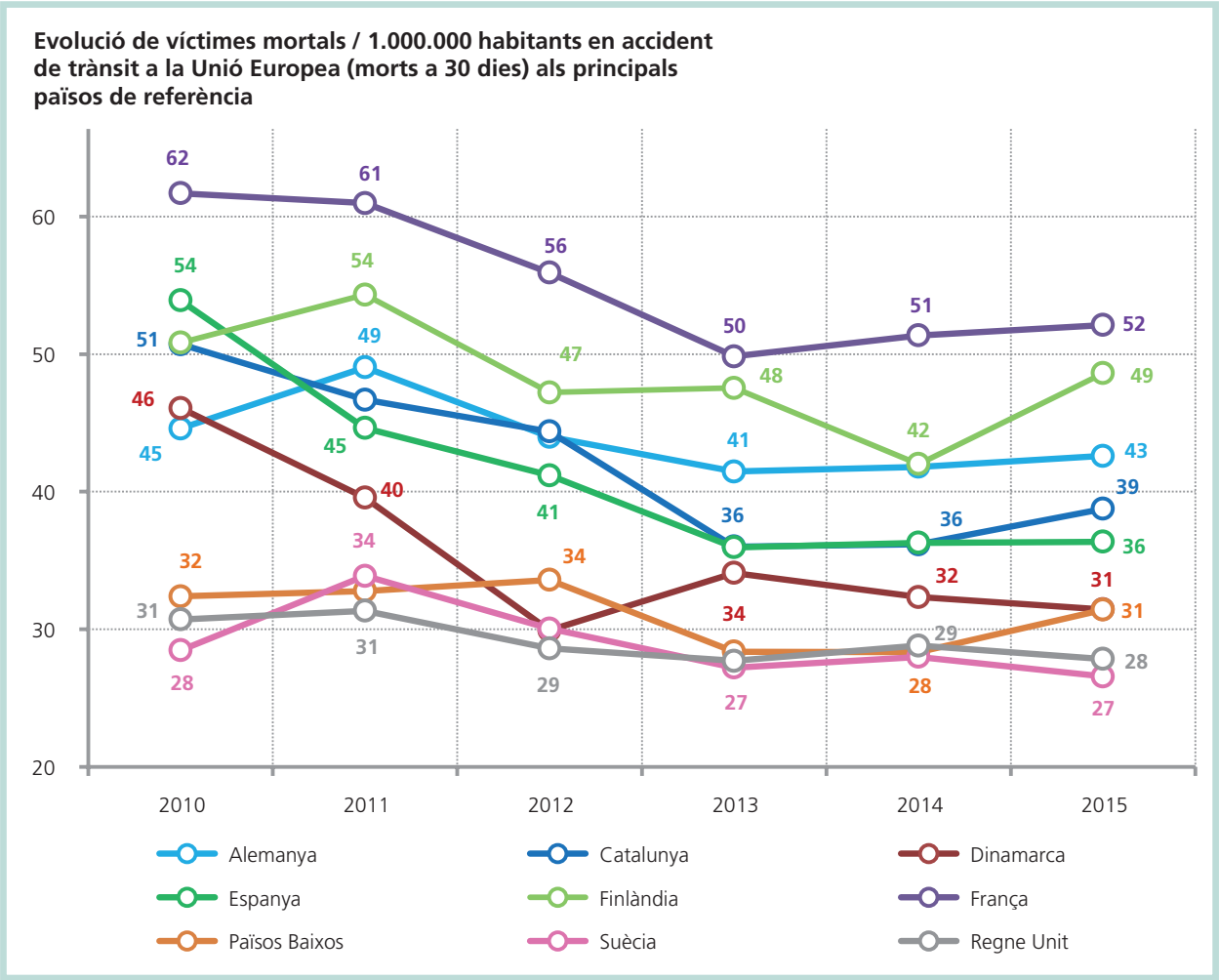
Víctimes mortals/1.000.000 habitants en accident de trànsit a la Unió Europea, 2015



Font: CARE (Community Road Accident Database)

Catalunya és dels països de referència de la Unió Europea amb una major reducció de l'accidentalitat mortal (23,6% en el període 2010-2015).

En la comparativa amb la resta de països de la Unió Europea, no s'han considerat les dades de ferits greus per la varietat de criteris en la definició de "ferit greu" segons cada país.



Font: CARE (Community Road Accident Database)

IV. Objectius del PESV 2014-2020

Els objectius del Pla estratègic es van definir d'acord amb les directrius de la Unió Europea i són un primer pas cap a l'objectiu d'assolir la visió zero l'any 2050.

L'objectiu prioritari que es fixa és assolir l'any 2020 una reducció del 50% en el nombre de víctimes mortals a les vies catalanes respecte a l'any 2010.

Els objectius específics són:

- Reducció del 30% de víctimes mortals per atropellament
- Reducció del 10% de víctimes mortals en gent gran
- Promoure l'ús de bicicletes sense que augmenti l'accidentalitat**
- Reducció del 20% de víctimes mortals i greus en motoristes
- Reducció del 20% de víctimes mortals i greus en jornada i anant o tornant de la feina
- Reducció del 60% de víctimes mortals infantils***
- Reducció del 40% de víctimes greus amb seqüeles per a tota la vida*

Evolució de l'objectiu prioritari, compliment el 2015

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals 30 dies	**381**	**291**	**–90**	**–23,6%**	**–25,0%**	**191**	**–50,0%**	✗
ZI	266	189	–77	–28,9%				✓
ZU	115	102	–13	–11,3%				✗
Víctimes mortals 24 hores	**339**	**261**	**–78**	**–23,0%**	**–25,0%**	**170**	**–50,0%**	✗
ZI	246	176	–70	–28,4%				✓
ZU	93	85	–8	–8,6%				✗

Víctimes mortals per atropellament

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals per atropellament	**63**	**49**	**–14**	**–22,2%**	**–15,0%**	**44**	**–30,0%**	✓
ZI	45	33	–12	–26,7%				✓
ZU	18	16	–2	–11,1%				✗

Víctimes mortals en gent gran

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals entre gent gran (>64 anys)	**73**	**65**	**–8**	**–10,9%**	**–5,0%**	**67**	**–10,0%**	✓
ZI	41	41	0	0,0%				✗
ZU	32	24	–8	–25,0%				✓

Promoure l'ús de la bicicleta sense que augmenti l'accidentalitat

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals ciclistes**	**12**	**8**	**–4**	**–33,3%**	**0,0%**	**12**	**0,0%**	✓
ZI	7	7	0	0,0%				✓
ZU	5	1	–4	–80,0%				✓

** Per avaluar aquest objectiu, s'observa el nombre de víctimes mortals ciclistes, amb l'objectiu que no augmenti. Són dades absolutes i no relacionades amb la mobilitat.

Víctimes mortals i greus en motoristes

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals i greus en motoristes	**582**	**715**	**133**	**22,8%**	**–10,0%**	**466**	**–20,0%**	✗
ZI	296	352	56	18,9%				✗
ZU	286	363	77	26,9%				✗

Víctimes mortals i greus en jornada i en anar i tornar de la feina

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals i greus en jornada i en anar o tornar de la feina	**362**	**259**	**–103**	**–28,4%**	**–10,0%**	**290**	**–20,0%**	✓

Víctimes mortals en infants

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objectiu any 2015	Objectiu 2020		Assoliment objectiu 2015 PESV
Víctimes mortals entre infants (≤14 anys) *	**7**	**10**	**3**	**42,8%**	**–30,0%**	**3**	**–60,0%**	✗
ZI	5	7	2	40,0%				✗
ZU	2	3	1	50,0%				✗

*** Tot i que la convenció sobre els drets de l'infant assenyala que "s'entén per infant tot ésser humà menor de 18 anys", en aquest àmbit es consideren infants els menors de 14 anys (inclosos), perquè fins als 14 s'entén que les eleccions de mobilitat dels nens són sovint dictades per l'elecció dels pares, el medi i les polítiques en general. Els 15 són, en molts països de la UE, l'edat en què s'acaba l'ensenyament obligatori i l'edat en què es considera la persona responsable legal dels seus actes. Els 15 anys també són l'edat necessària per obtenir el permís de ciclomotor, i, per tant, de la incorporació al col·lectiu de conductors de mitjans motoritzats.

Evolució dels objectius específics, compliment el 2015

Víctimes greus amb seqüeles per a tota la vida

Víctimes	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)
Víctimes greus *	**2.007**	**1.900**	**–107**	**–5,3%**
ZI	1.032	891	–141	–13,7%
ZU	975	1.009	34	3,5%

* Encara no es disposa de dades desagregades del nombre de ferits greus amb seqüeles per a tota la vida. Es troba en estudi, dins del projecte europeu d'homogeneïtzació de criteris MAIS 3+. No és, per tant, un objectiu que pugui ser avaluat actualment; només es disposa de dades de ferits greus globals.

Dades bàsiques de l'accidentalitat viària a Catalunya

El Servei Català de Trànsit elabora anualment l'*Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya*, en què es quantifica l'evolució de les variables d'accidentalitat i que esdevé la base de treball per a l'elaboració tant del PESV 2014-2020 com del PSV 2017-2019.

El PESV 2014-2020 estableix uns objectius de reducció del 50% de víctimes mortals l'any 2020 respecte a l'any 2010. S'hi analitza l'evolució de l'accidentalitat del període 2010-2015, tenint en compte que és la meitat de la dècada 2010-2020.

El present capítol aporta un seguit de dades estadístiques, agrupades segons els temes que s'especifiquen a continuació, amb l'objectiu de destacar les fites aconseguides i els reptes encara pendents, i detectar els punts d'especial atenció en la situació actual, que serviran com a referència per focalitzar les actuacions a executar en el període de vigència del pla.

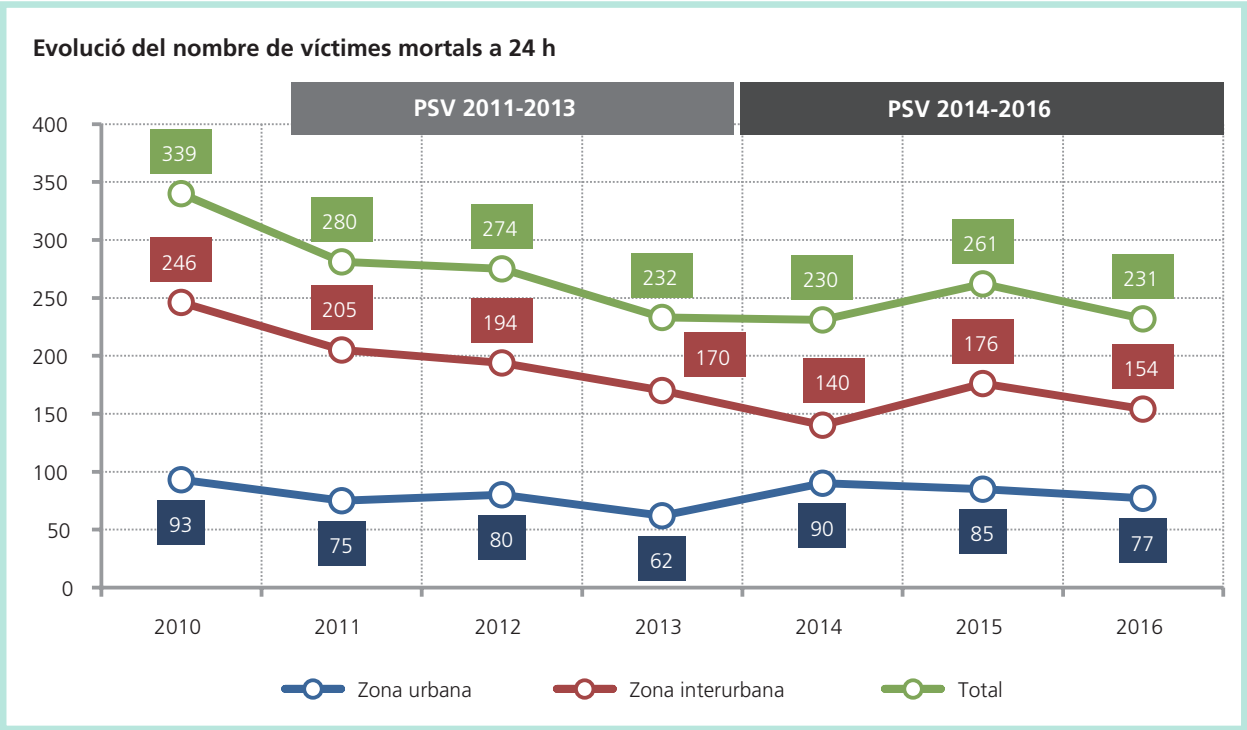
- Evolució de l'accidentalitat
  - Evolució de les víctimes mortals a 24 hores
  - Evolució de les víctimes (ferits greus)
  - Evolució de les víctimes mortals a 24 hores i ferits greus
  - Accidents amb víctimes mortals /1.000 milions veh.-km en zona interurbana
- Localització de la sinistralitat
  - Zona interurbana i urbana (víctimes mortals a 24 hores)
  - Zona interurbana i urbana (víctimes mortals a 24 hores i ferits greus)
  - Demarcacions
  - Interseccions
- Període temporal
  - Dia de la setmana
  - Període de la setmana i zona
  - Mes de l'any
  - Moment del dia
- Sinistralitat per mitjà de transport: els usuaris vulnerables
  - Víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport (zona interurbana)
  - Víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport (zona urbana)
  - Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus per mitjà de transport (zona interurbana)
  - Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus per mitjà de transport (urbana)
  - Grups de risc d'usuaris vulnerables
- Accidents laborals de trànsit
  - Evolució de la lesivitat de l'accidentalitat en jornada
  - Evolució de la lesivitat dels accidents laborals en anar i tornar de la feina
- Factors de risc
  - Velocitat excessiva
  - Elements de seguretat passiva
  - Alcohol, drogues i psicofàrmacs
  - Distraccions
- Estat del vehicle

I. Evolució de l'accidentalitat

1.1. Víctimes mortals a 24 hores

Víctimes mortals a 24 hores (zona interurbana i urbana)

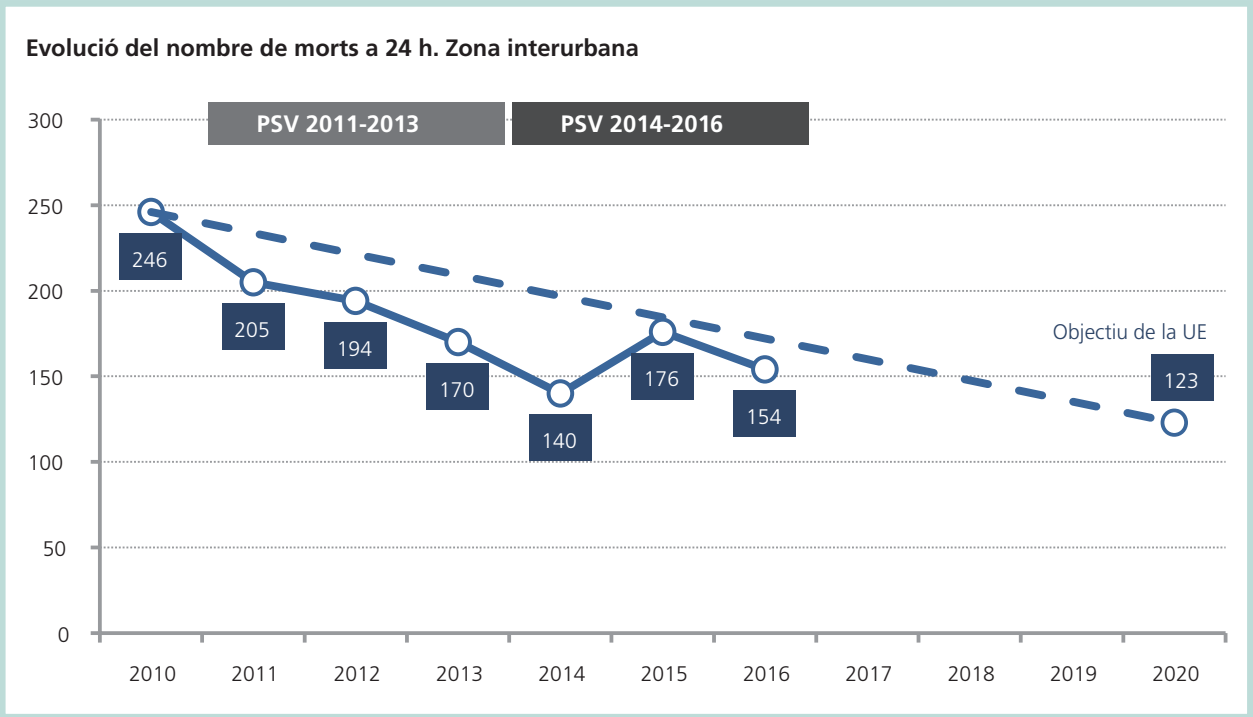
La xarxa viària de Catalunya va registrar l'any 2016 una xifra total de 231 víctimes mortals a 24 hores, repartides entre les 154 que es van produir en via interurbana i les 77 que van succeir en via urbana. Aquestes dades representen una **reducció del 31,9% respecte de l'any 2010** (339 víctimes mortals).



Víctimes mortals a 24 hores a la xarxa interurbana

La sinistralitat viària amb víctimes mortals a la xarxa interurbana presenta una tendència decreixent des de l'any 2010.

Aquests valors compleixen amb els objectius del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 (PESV), que fixa per a l'any 2020 una reducció del 50% de les víctimes mortals respecte del 2010. Per al període 2010-2016 hi ha hagut una reducció del 37,4%.

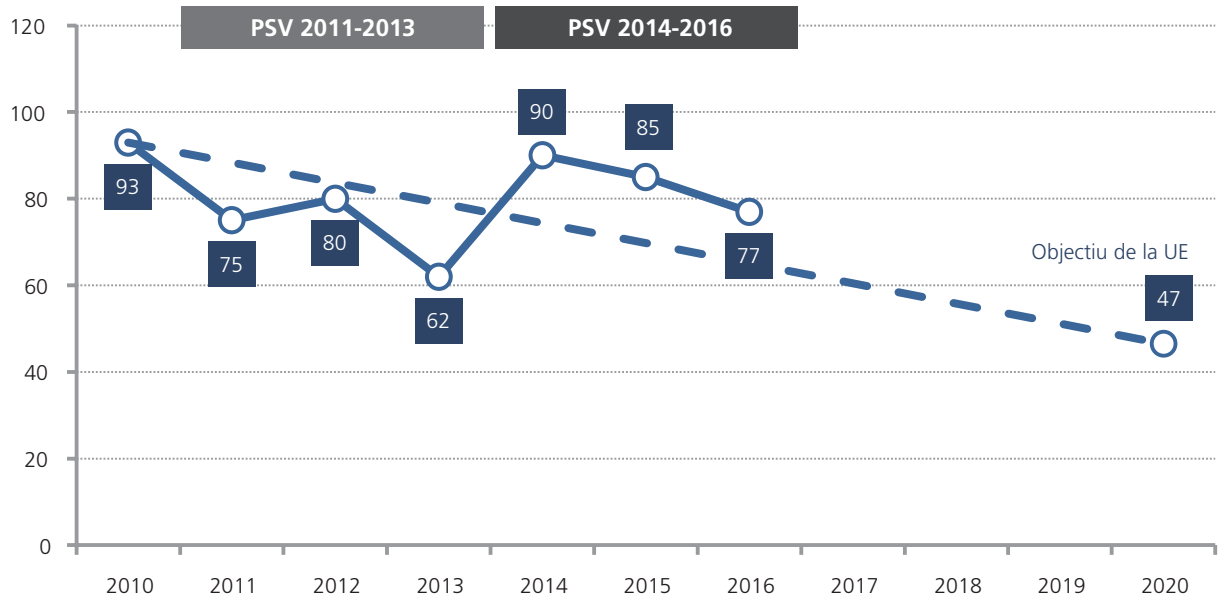


Víctimes mortals a 24 hores a la xarxa urbana

La variació en el nombre de víctimes mortals a 24 hores a la xarxa urbana catalana no segueix una tendència clara en el període 2010-2016. Entre el 2010 i el 2016 es registra una disminució de l'accidentalitat del 17,2%, molt per sota dels objectius del PESV.

Mentre que al període 2010-2013 s'havia aconseguit disminuir el nombre de víctimes en un 33,3% (passant de 93 a 62 víctimes mortals), el darrer trienni (2014-2016) la xifra ha tornat a augmentar i se situa en valors semblants als del primer trienni (2010-2013).

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h. Zona urbana



1.2. Víctimes (ferits greus)

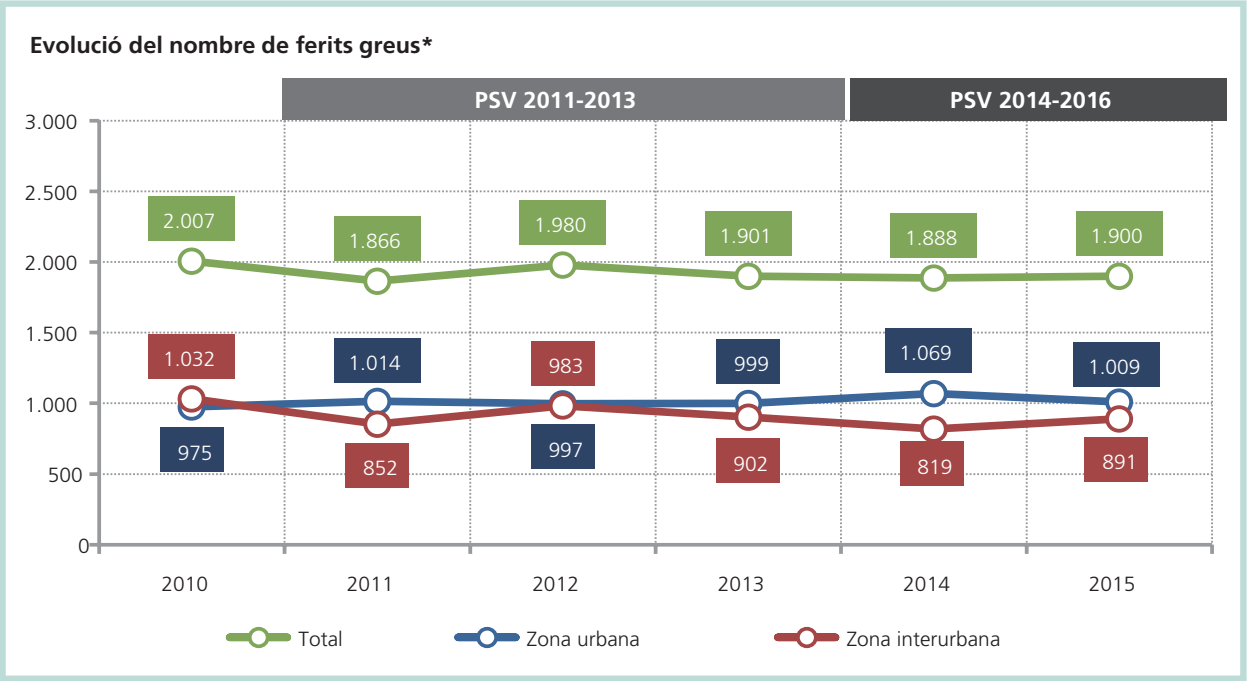
Per fer una diagnosi molt acurada de l'accidentalitat s'han de tenir en compte les víctimes mortals i els ferits greus. En aquest sentit, la Unió Europea estableix com a objectiu per a l'horitzó 2020 la reducció del 40% de ferits greus sobre la base d'una definició pendent del concepte "ferit greu" (veg. la Resolució del Parlament Europeu sobre seguretat viària de setembre de 2011).

No hi ha un criteri homogeni per a tots els països de la Unió Europea sobre el que es considera "ferit greu" (en altres països, són tres dies d'hospitalització, o dos dies...), per la qual cosa aquest indicador no és comparable entre països.

Actualment s'està desenvolupant el projecte europeu MAIS 3+ (Maximum Abbreviated Injury Scale) –en el qual participa l'SCT–, que classifica la gravetat dels accidents segons una escala de 6 nivells. Segons aquesta escala, es considera "ferit greu" aquella persona que pateix lesions de nivell 3 o superior. Aquest sistema permetrà determinar els accidents greus reals i millorar la investigació i prevenció dels accidents de trànsit.

En aquesta diagnosi, i mentre no tinguem l'indicador real establert en el MAIS 3+, que és el que permetrà determinar els ferits greus reals, s'ha considerat "ferit greu" qui després d'un accident va estar hospitalitzat més de 24 hores.

A la xarxa viària de Catalunya es registren l'any 2015 1.900 ferits greus en total (891 en zona interurbana i 1.009 en zona urbana). La disminució és del 5,3% respecte de l'any 2010, però de forma desigual: reducció del 13,7% en zona interurbana i augment del 3,5% en zona urbana.



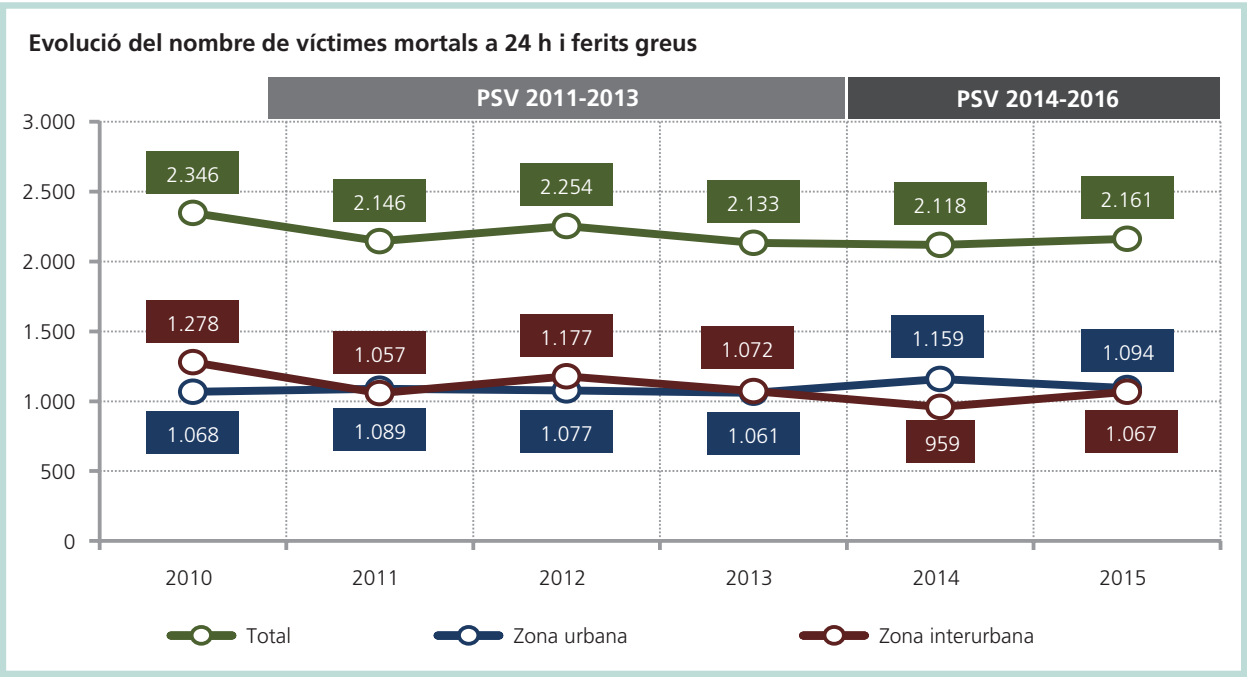
* No es disposa encara de les dades definitives de ferits greus per a l'any 2016, fet pel qual, a diferència de les dades de morts a 24 hores, no s'incorporen al PSV.

L'objectiu establert en el Pla de seguretat viària 2014-2016 (reducció del 16% dels ferits greus amb seqüeles per a tota la vida l'any 2015 en relació amb l'any 2010) no es pot avaluar fins que no s'hagi desenvolupat i integrat el projecte MAIS 3+.

1.3 Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus

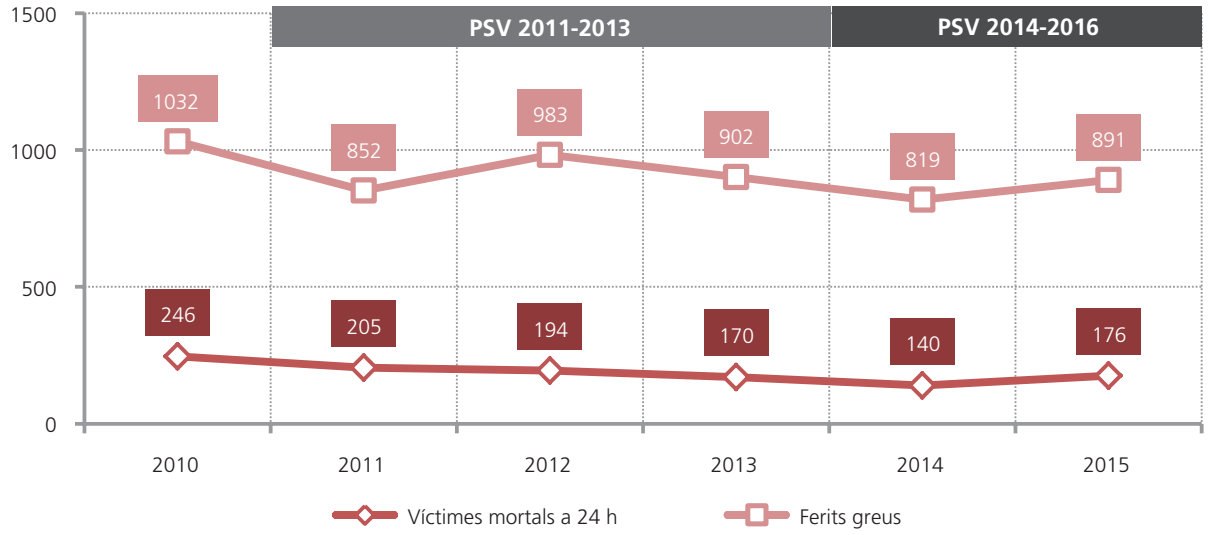
Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus (zona interurbana + zona urbana)

A la xarxa viària de Catalunya, l'any 2015 es registren en total 261 víctimes mortals a 24 hores (176 en zona interurbana i 85 en zona urbana) i 1.900 ferits greus (891 en zona interurbana i 1.009 en zona urbana). La disminució és del 7,9% respecte de l'any 2010, però de forma desigual: reducció del 16,5% en zona interurbana i augment del 2,4% en zona urbana.



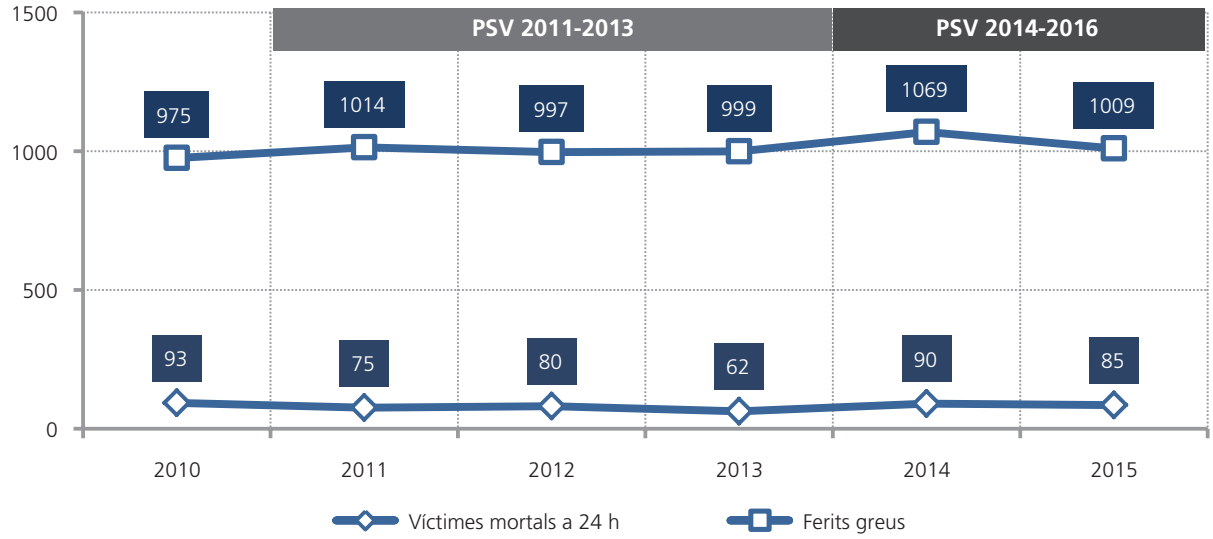
Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h i ferits greus

Zona interurbana



Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h i ferits greus

Zona urbana

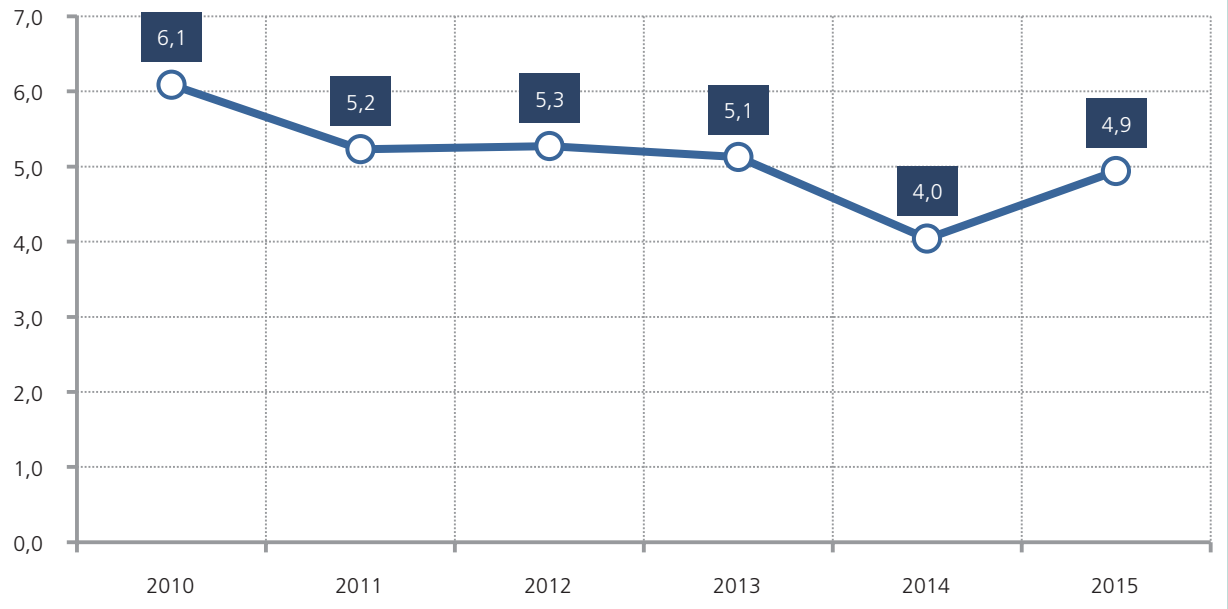


1.4. Accidents amb víctimes mortals /1.000 milions veh.-km en zona interurbana

Un indicador rellevant per valorar amb rigor l'evolució de la sinistralitat és la relació entre l'accidentalitat i el nombre de quilòmetres recorreguts. Aquest representa el factor d'exposició al risc més objectiu, tot i que es tracta d'una xifra que sovint presenta certes dificultats de càlcul.

Entre el 2010 i el 2015 hi ha una disminució del 19,6% de l'índex d'accidentalitat.

Índex d'accidentalitat a Catalunya (accidents amb víctimes mortals/1.000 milions veh.-km en xarxa interurbana). 2010-2015



Font: Servei Català de Trànsit

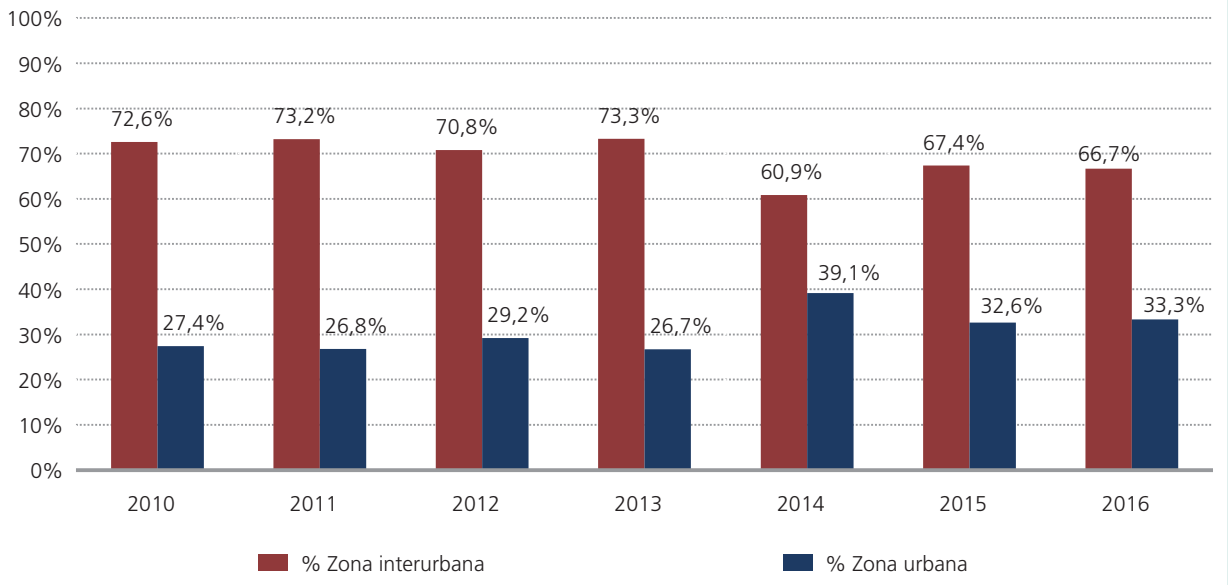
Nota: Les dades de veh.-km de l'any 2015 són provisionals.

II. Localització

2.1. Zona interurbana i urbana (víctimes mortals a 24 hores)

De mitjana, entre el 2010 i el 2016, el 70% de les víctimes mortals s'ha registrat en zona interurbana. Tot i això, aquesta tendència mostra cert canvi, i els tres últims anys augmenta el pes relatiu en zona urbana (degut a la tendència descendent de la mortalitat en zona interurbana, en contrast amb l'augment en zona urbana).

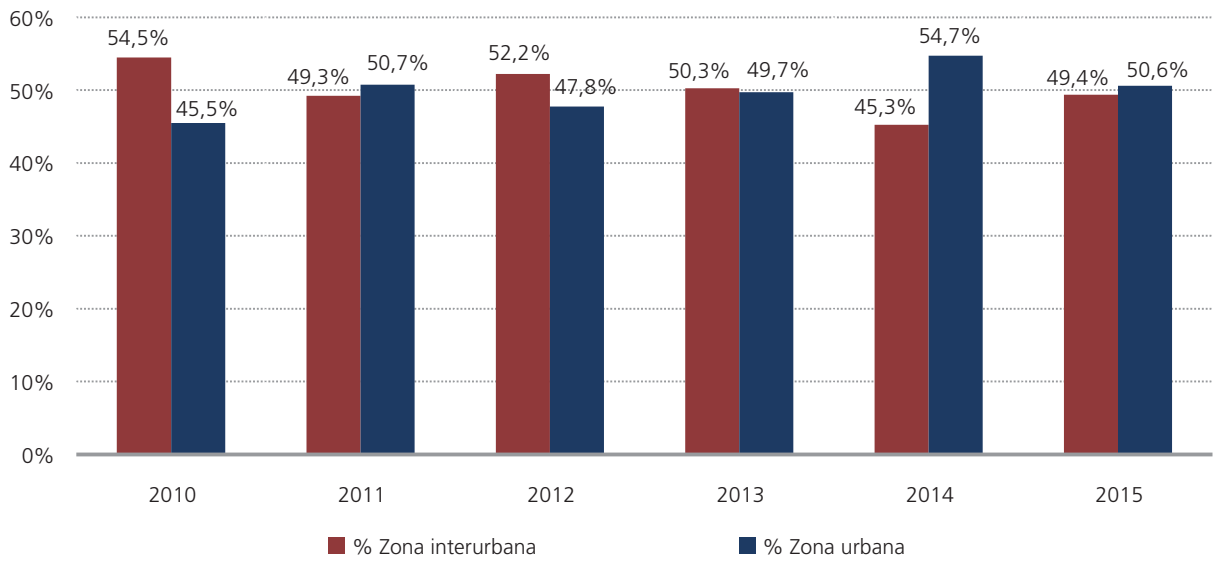
Evolució de les víctimes mortals a 24 h segons zona. 2010-2016



2.2. Zona interurbana i urbana (víctimes mortals a 24 hores i ferits greus)

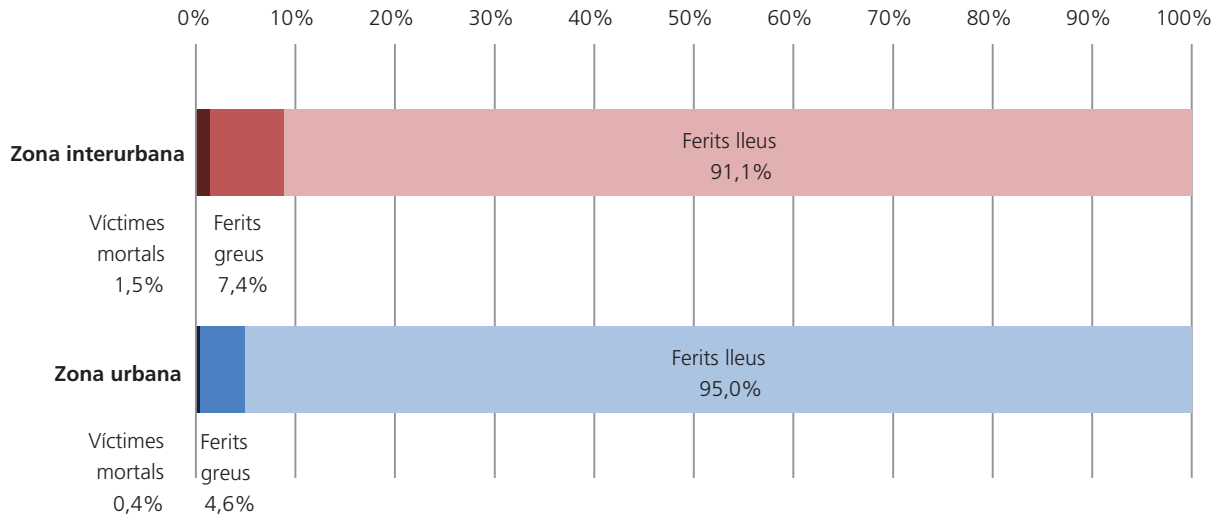
En canvi, en relació amb el nombre de víctimes mortals i greus, el 51% es produeixen en zona urbana (any 2015). L'evolució des de l'any 2010 mostra una inversió de la tendència: si bé abans la major concentració de víctimes mortals i greus es produïa en zona interurbana, els anys 2011, 2014 i 2015 augmenta el pes en zona urbana a Catalunya.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h i ferits greus segons zona. 2010-2015



Tot i això, la lesivitat de les víctimes segueix sent més gran en els accidents interurbans que en els urbans: les víctimes mortals i greus en zona urbana són el 5% del total de víctimes, mentre que en zona interurbana representen el 8,9%.

Proporció de víctimes segons lesivitat, per zones (2015)

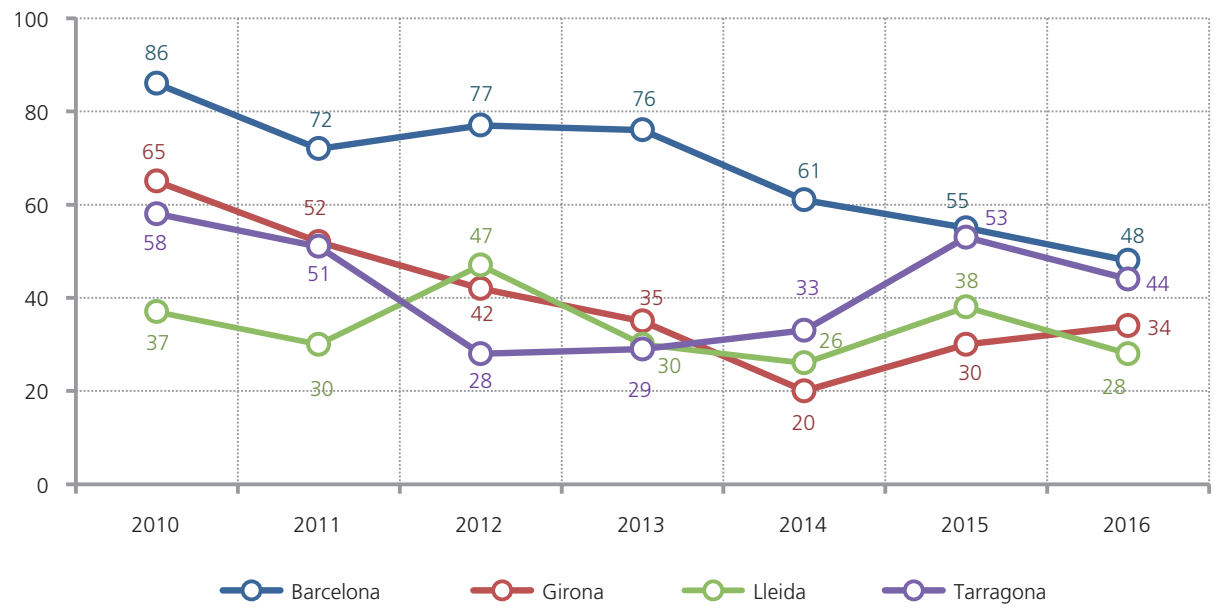


Per tal de disminuir l'accidentalitat en àmbits urbans, el Servei Català de Trànsit elabora, des de l'any 2006, els plans locals de seguretat viària (PLSV), que analitzen la situació de l'accidentalitat a les ciutats i pobles de Catalunya i proposen mesures tant estratègiques com específiques per als punts i trams de concentració d'accidents. Actualment, totes les ciutats i pobles de Catalunya que superen els 10.000 habitants i totes les capitals de comarca ja disposen de PLSV.

2.3. Demarcacions (evolució de la localització de víctimes mortals a 24 hores)

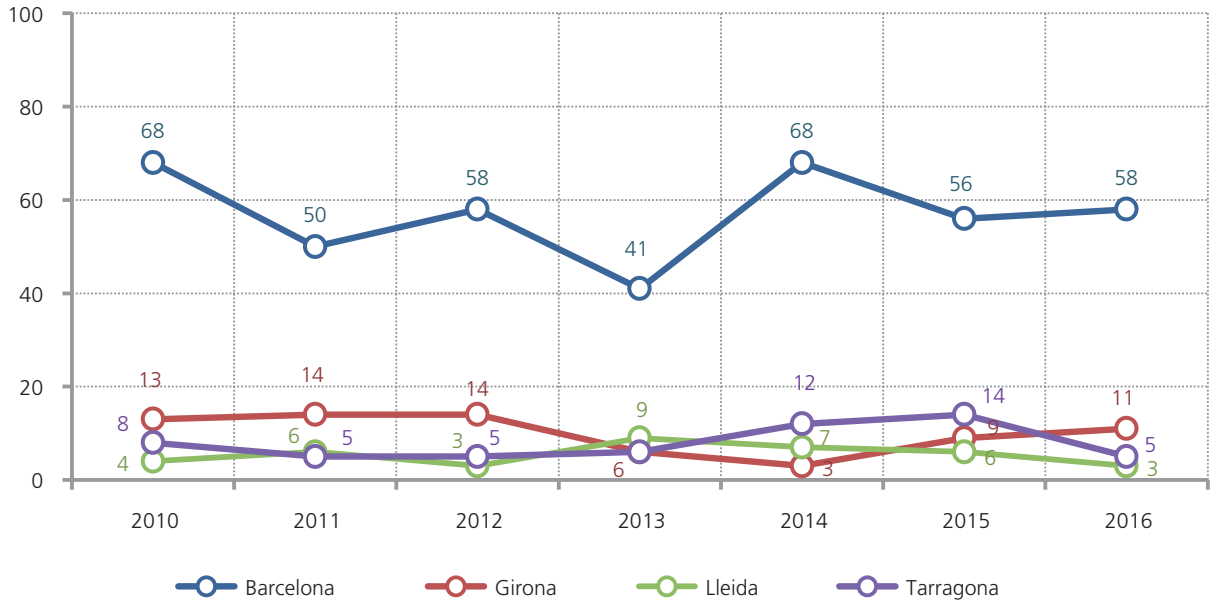
L'any 2016 hi ha una disminució del nombre de víctimes mortals en zona interurbana en totes les demarcacions excepte a Girona. Barcelona manté una tendència decreixent contínua, mentre que a Tarragona hi ha un repunt de mortalitat l'any 2015 (53 víctimes mortals) i un descens de víctimes l'any 2016 (44). A Lleida passa el mateix (de 38 víctimes mortals l'any 2015 es passa a 28 víctimes mortals).

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h a la xarxa interurbana per demarcació. 2010-2016



En zona urbana, la tendència mostra més fluctuacions. L'any 2016, Tarragona i Lleida baixen en nombre de víctimes mortals, mentre que Girona i Barcelona augmenten.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h a la xarxa urbana per demarcació. 2010-2016

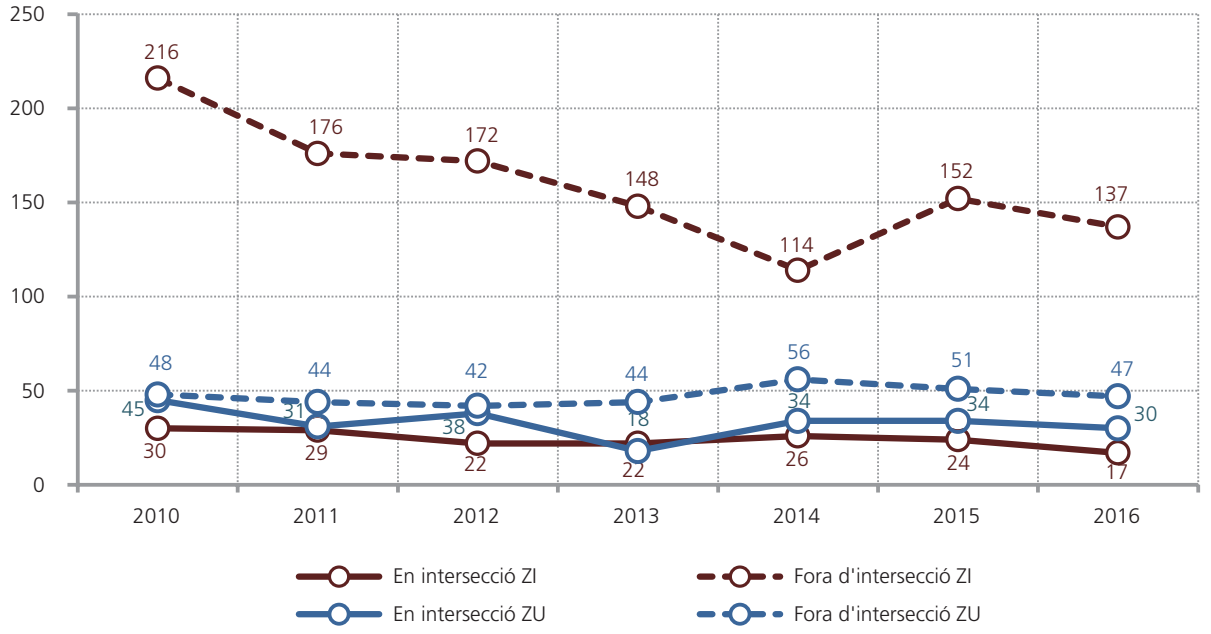


2.4. Interseccions (evolució de la localització de víctimes mortals a 24 hores)

Les interseccions són punts potencials d'accidentalitat en zona urbana i s'han centrat esforços en la millora de la seva seguretat: entre el 2010 i el 2016 el nombre de víctimes mortals ha disminuït un 33%. La disminució ha estat del 43,3% en interseccions interurbanes.

L'any 2016, la major part de les víctimes mortals es produeixen fora d'intersecció tant en zona interurbana (90% de les víctimes) com en zona urbana (61%).

Evolució de la localització de víctimes mortals (24 h) per zones

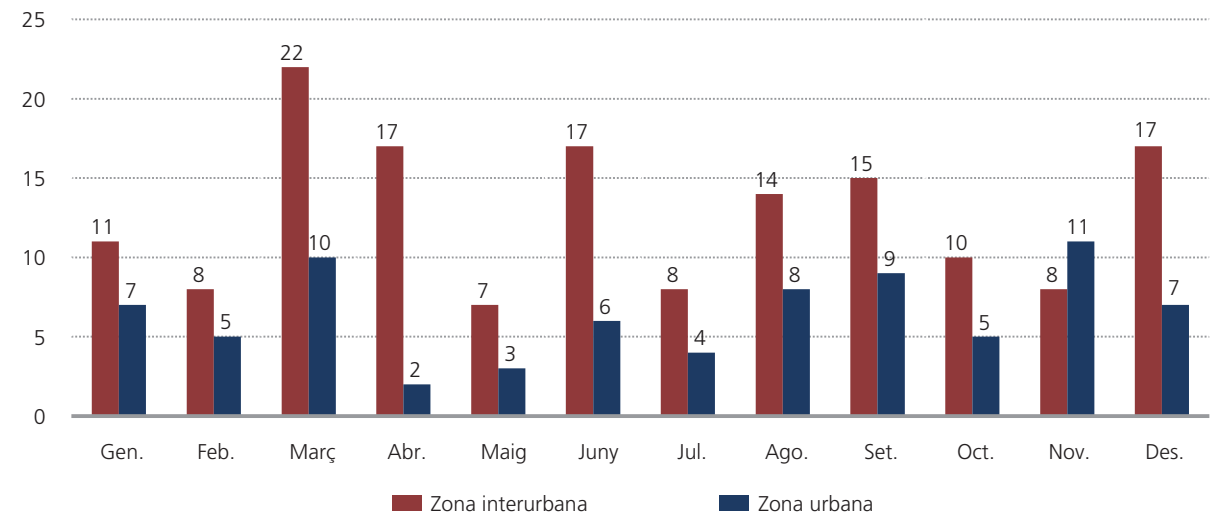


III. Període temporal

3.1. Mes de l'any (víctimes mortals a 24 hores)

Es constaten diferents patrons en l'accidentalitat urbana i interurbana segons els mesos de l'any. Els mesos de març, abril i juny són els que registren un nombre més alt de víctimes mortals a la xarxa interurbana. En canvi, el mes de novembre presenta la mortalitat més elevada en zona urbana.

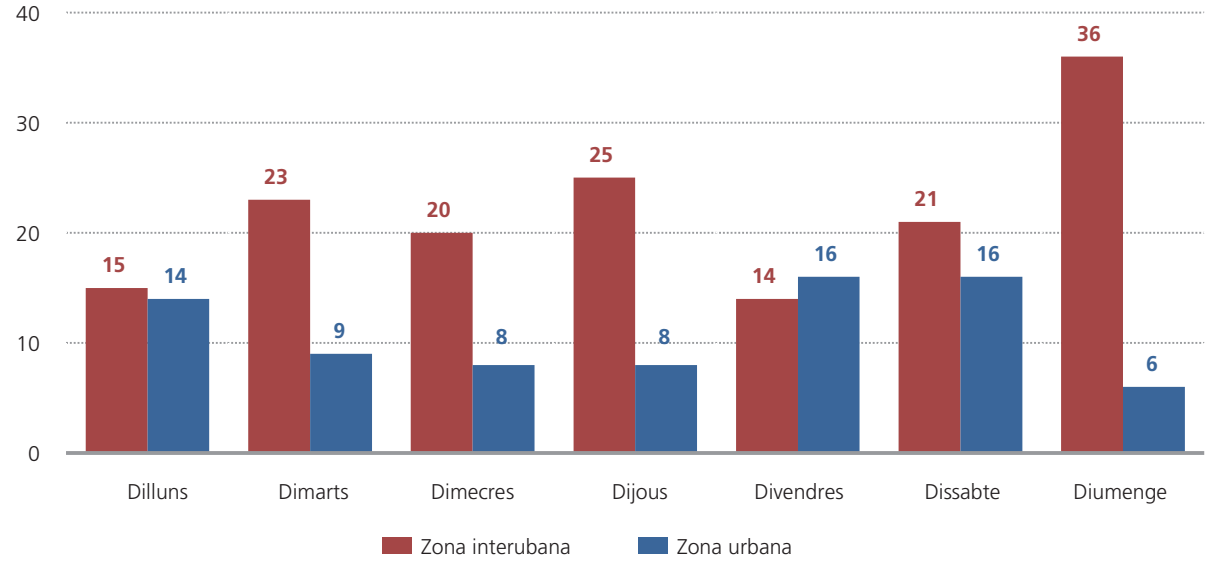
Nombre de víctimes mortals (24 h) segons mes de l'any i zona. Any 2016



3.2. Dia de la setmana (víctimes mortals a 24 hores)

L'any 2016, en zona interurbana, el 36,1% de les víctimes mortals es produeixen en cap de setmana. El dilluns i el divendres són els dies amb menys accidentalitat. En zona urbana hi ha una proporció més elevada de víctimes mortals en dies feiners (71,4% l'any 2016).

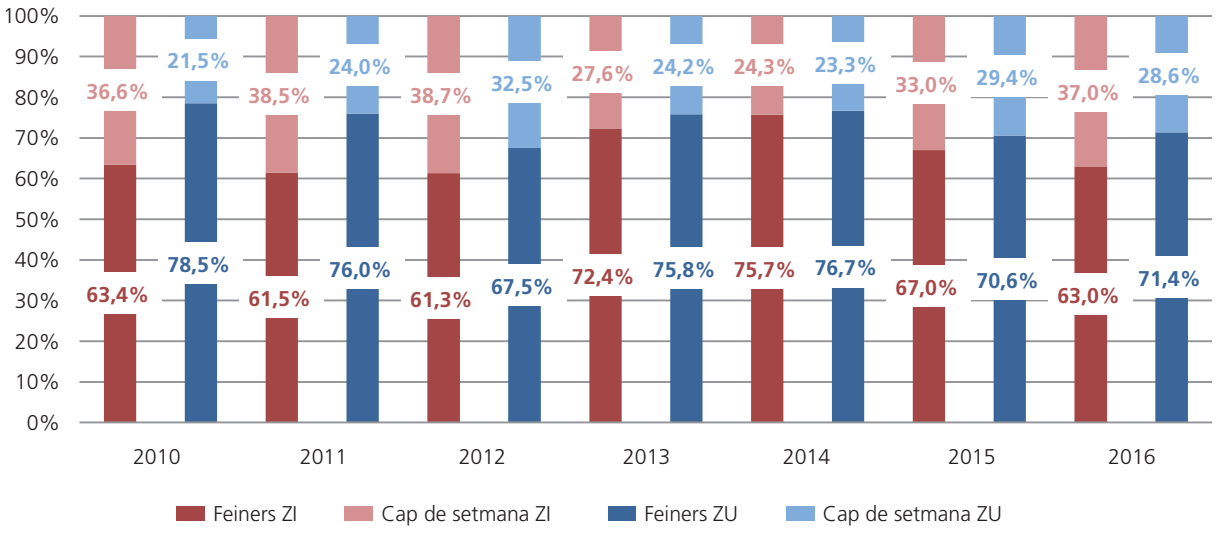
Nombre de víctimes mortals (24 h) segons dia de la setmana. Any 2016



3.3. Període de la setmana i zona (víctimes mortals a 24 hores)

Entre el 2010 i el 2016, en zona urbana s'observa el creixement de les víctimes mortals registrades en cap de setmana i de la proporció que representen sobre el total. En zona interurbana, s'observa la tendència oposada (increment de la proporció en feiners, tot i la disminució del nombre de víctimes mortals en les dues zones).

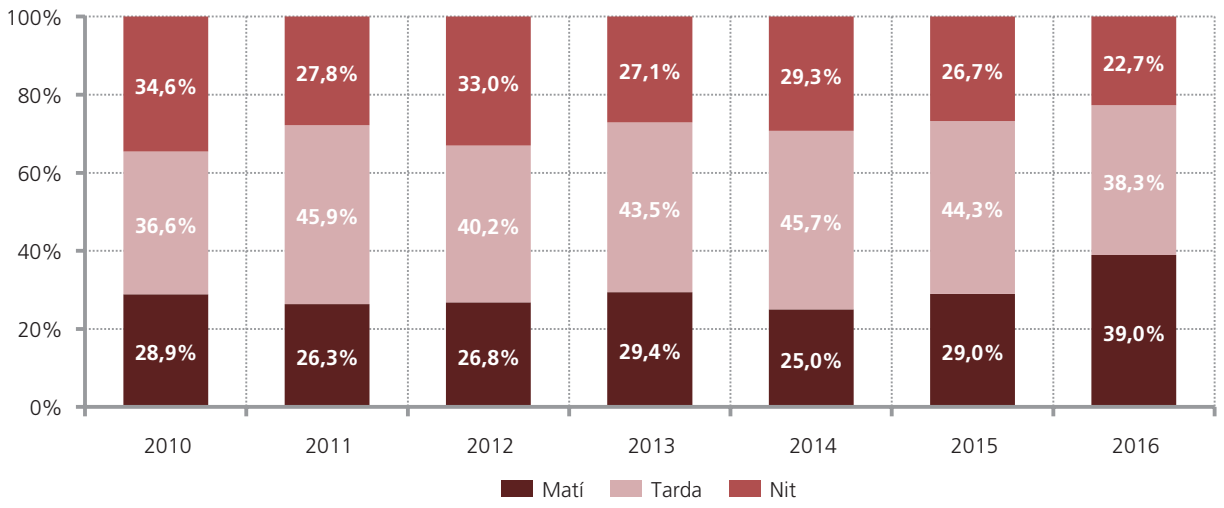
Evolució de les víctimes mortals a 24 h, per període de la setmana i zona. Evolució 2010-2016



3.4. Moment del dia (víctimes mortals a 24 hores)

En zona interurbana, l'any 2016 augmenta de forma notable la proporció de víctimes mortals en accidents succeïts en horari de matí (39%, quan mai no havia passat del 30%). Els accidents a la nit, en canvi, per primer cop en el període no suposen més del 25% del total d'accidents.

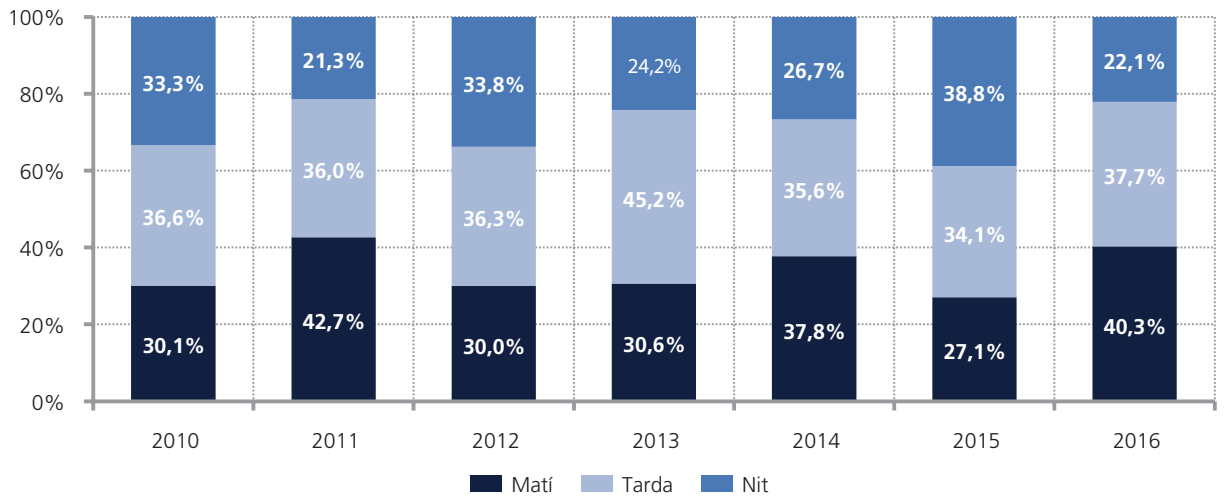
Proporció de víctimes mortals a 24 h segons el moment del dia, zona interurbana



Font: Servei Català de Trànsit

També **en zona urbana**, la major proporció de víctimes es devia a accidents en horari de tarda en el període 2010-2015 (a excepció de l'any 2011), però l'any 2016 varia aquesta tendència. El darrer any, la major proporció de víctimes mortals es produeix al matí (el 40,3%).

Proporció de víctimes mortals a 24 h segons el moment del dia, zona urbana



Font: Servei Català de Trànsit

IV. Sinistralitat per mitjà de transport: els usuaris vulnerables

4.1. Víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport (zona interurbana)

En zona interurbana, el mitjà de transport amb què es registra el major nombre de víctimes mortals és el turisme i el tot terreny, amb 80 víctimes l'any 2016, seguits de les motocicletes i els ciclomotors, amb 35 víctimes mortals.

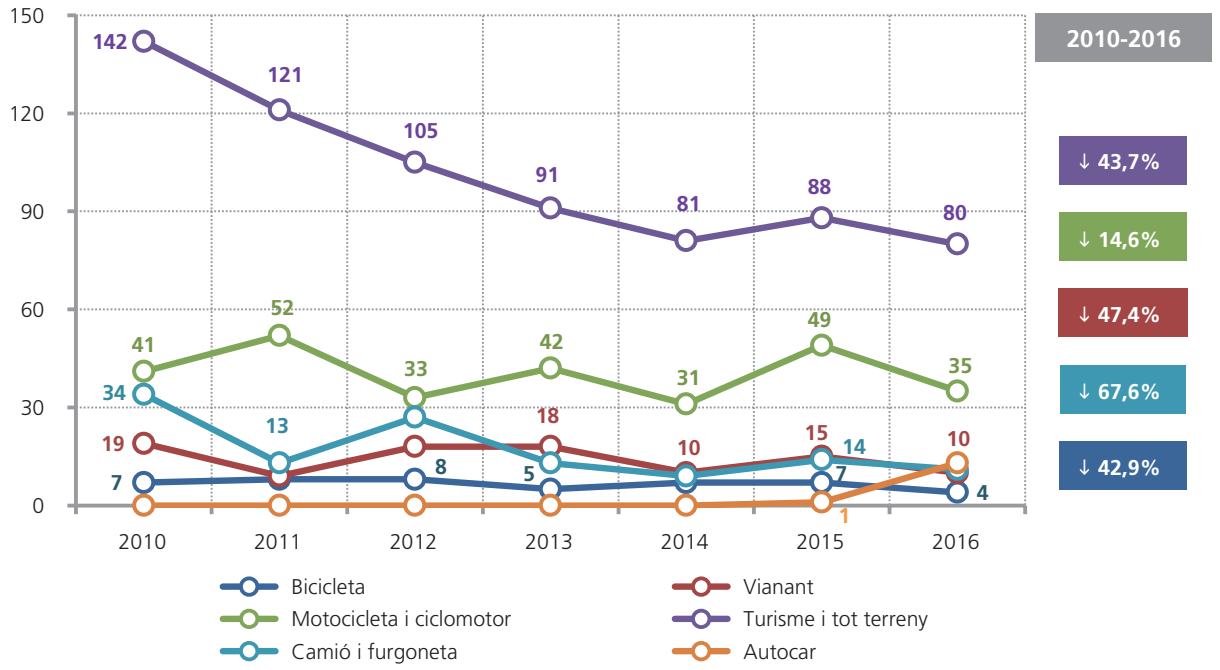
Entre el 2010 i el 2016 s'ha registrat una disminució del 43,7% en el nombre de víctimes mortals en turisme i tot terreny. En usuaris de camions i furgonetes, la disminució és del 67,6%.

Les víctimes mortals amb motocicleta i ciclomotor també disminueixen un 14,6% en el període 2010-2016.

El nombre de vianants atropellats ha disminuït un 47,4% entre el 2010 i el 2016, i el nombre de víctimes mortals en bicicleta, un 42,9%.

Evolució del nombre de morts a 24 h per mitjà de transport, 2010-2016

Zona interurbana



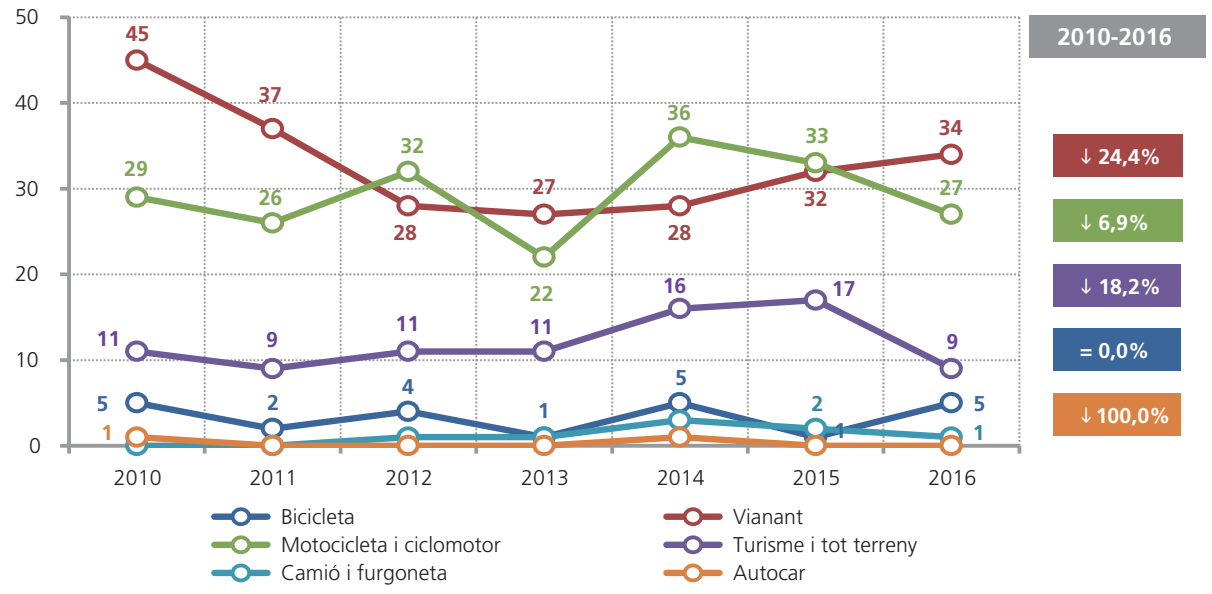
4.2. Víctimes mortals a 24 hores per mitjà de transport (zona urbana)

A la zona urbana, els grups amb més nombre de víctimes mortals són els vianants i els usuaris de motocicleta i ciclomotor. En el període 2010-2016, s'ha reduït un 26,7% el nombre de vianants morts per atropellament i un 6,9% el nombre de víctimes mortals en motocicleta i ciclomotor.

El nombre de víctimes mortals en turismes i tot terreny també s'ha reduït un 18,2%.

El nombre de morts en bicicleta es manté l'any 2016 igual que l'any 2010, tot i que amb moltes oscil·lacions al llarg del període.

Evolució del nombre de morts a 24 h per mitjà de transport, 2010-2016
Zona urbana



Si es consideren xifres de víctimes mortals en el període 2010-2015, hi ha un augment en el col·lectiu de motoristes i ciclomotors, tant en zona urbana com interurbana.

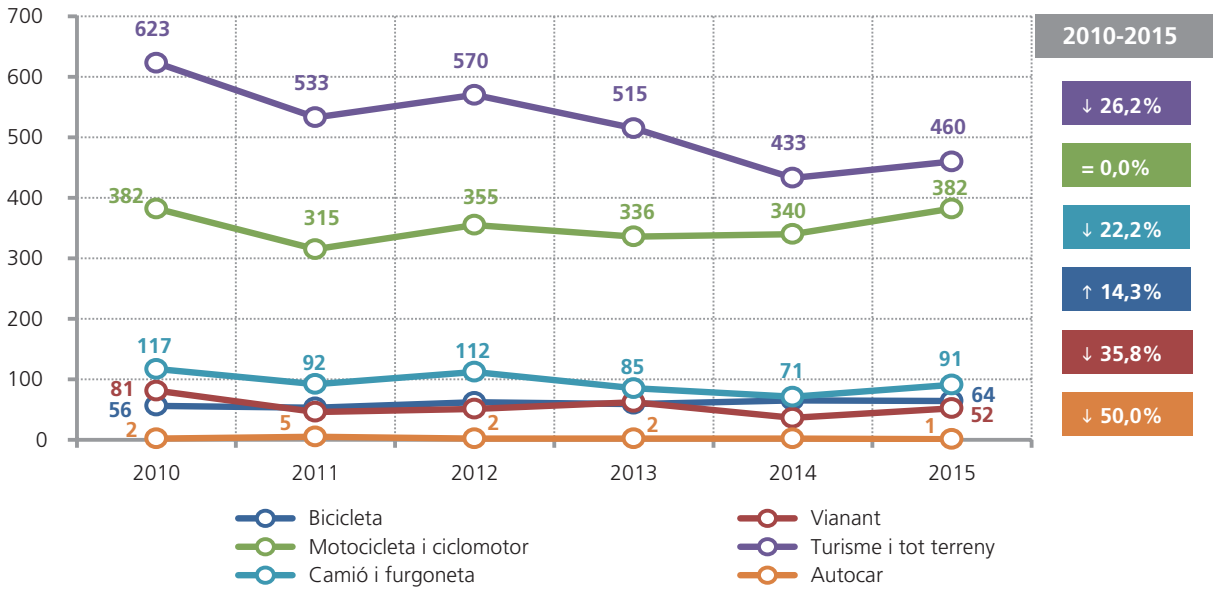
4.3. Víctimes mortals i greus per mitjà de transport (zona interurbana)

En zona interurbana, durant el període 2010-2015, l'únic col·lectiu que augmenta en nombre de víctimes mortals i greus és el dels ciclistes (14,3%).

El nombre de víctimes mortals en motocicleta i ciclomotor, el mateix l'any 2010 que l'any 2015, s'acosta al dels turismes, on es produeixen la major part de les víctimes mortals i greus. Tot i això, cal destacar que, l'any 2015, el nombre de víctimes mortals i greus en turismes es redueix un 26,2% en relació amb l'any 2010.

Els vianants morts o ferits greus per atropellament disminueixen un 35,8%.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h i ferits greus per mitjà de transport, 2010-2015. Zona interurbana

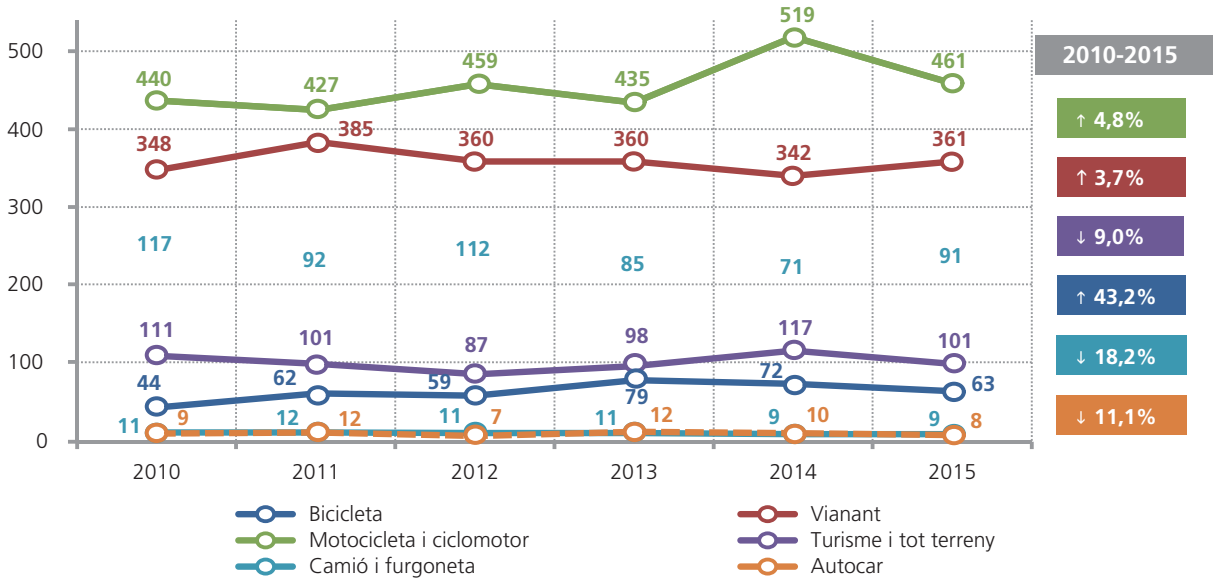


4.4. Víctimes mortals i greus per mitjà de transport (zona urbana)

En zona urbana, les víctimes mortals i greus es produeixen principalment entre els vianants i els usuaris de motocicletes i ciclomotors. Hi ha un augment del 4,8% dels motoristes morts i ferits greus en el període i del 3,7% en el cas dels vianants.

També hi ha un augment del 43,2% de les víctimes mortals i greus en bicicleta, coincidint amb l'increment generalitzat dels desplaçaments en bicicleta per les ciutats de Catalunya.

Evolució del nombre de víctimes mortals a 24 h i ferits greus per mitjà de transport, 2010-2015. Zona urbana



4.5. Grups de risc d'usuaris vulnerables

Els usuaris vulnerables es defineixen a la Directiva europea ITS com a "usuaris no motoritzats de la xarxa viària, com els vianants i els ciclistes, així com els motoristes i les persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïda".

Es valora l'accidentalitat dels usuaris vulnerables en relació amb la dels mitjans motoritzats, considerant de forma conjunta el nombre de víctimes mortals (a 24 hores) i de ferits greus.

Dins dels grups d'usuaris vulnerables hi ha una major freqüència d'accidents dels usuaris en funció de l'edat, factor determinant de les capacitats de mobilitat i reacció.

L'anàlisi de l'edat de les víctimes mortals o greus per 100.000 habitants mostra aquells grups d'edat en què es registren més víctimes.

Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus, per mitjà de transport, per 100.000 habitants (2015)

Grup d'edat	Vianant	Ciclista	Motocicleta	Ciclomotor	Turisme i tot terreny	Pesants
0 a 17 anys	5,3	0,9	1,5	1,4	2,2	0,0
18 a 24 anys	6,8	2,0	13,2	5,6	12,9	0,0
25 a 34 anys	2,3	1,9	16,5	2,2	8,7	0,7
35 a 44 anys	3,4	1,7	11,7	1,9	6,2	1,0
45 a 54 anys	4,2	1,7	19,2	1,7	5,8	1,0
55 a 64 anys	7,0	2,5	10,6	0,7	6,9	1,8
65 a 74 anys	6,7	2,2	3,1	1,0	10,0	0,3
Més de 74 anys	15,6	0,6	0,4	0,9	9,4	0,1

Nota: s'hi inclouen conductors i passatgers per cada tipus de vehicle.

Es detecten com a principals grups de risc:

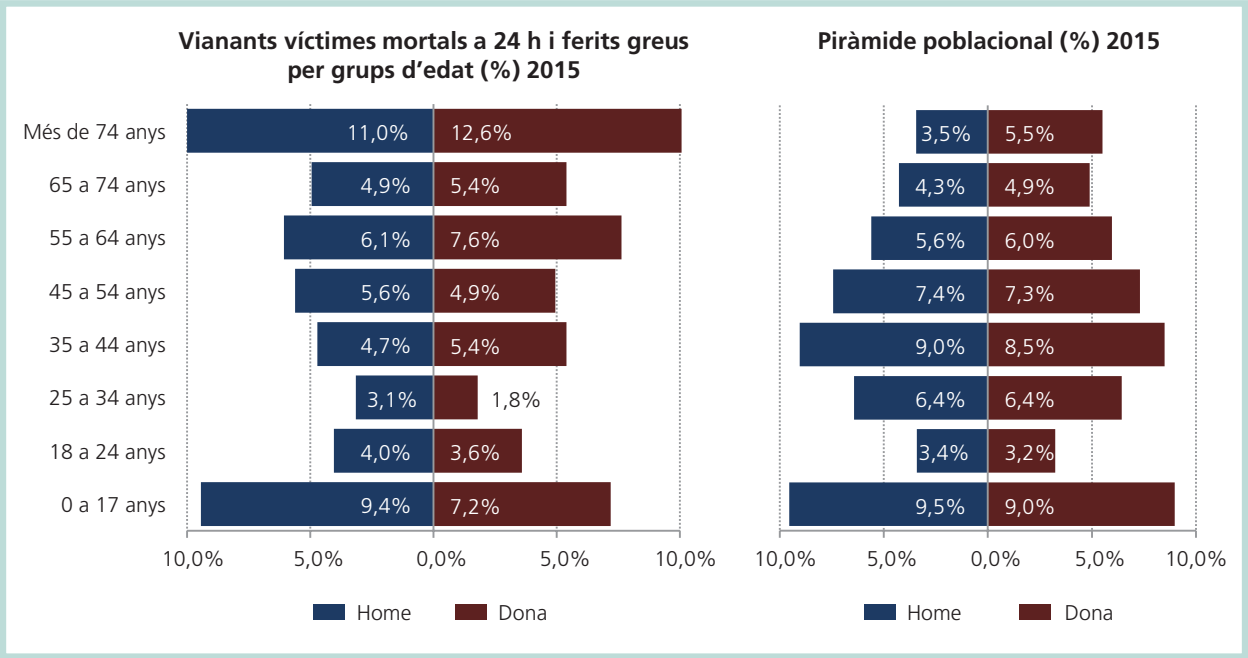
Posició	Grup de risc	Ràtio de lesivitat. Any 2015 M24 + FG per 100.000 habitants
1	Usuaris de motocicleta d'entre 45 i 54 anys	19,2
2	Usuaris de motocicleta d'entre 25 i 34 anys	16,5
3	Vianants de més de 74 anys	15,6
4	Usuaris de motocicleta d'entre 18 i 24 anys	13,2
5	Usuaris de turisme d'entre 18 i 24 anys	12,9
6	Usuaris de motocicleta d'entre 35 i 44 anys	11,7
7	Usuaris de motocicleta d'entre 55 i 64 anys	10,6
8	Usuaris de turisme d'entre 65 i 74 anys	10,0

A continuació es fa una anàlisi basada en la comparativa entre el percentatge que representen les víctimes (mortals o greus) per grups d'edat sobre el total, en relació amb el percentatge de població que representen.

Vianants

Atropellaments: víctimes mortals i greus per grups d'edat

Dels vianants víctimes mortals i greus, l'11,0% són homes majors de 74 anys, malgrat que representen un 3,5% de la població, i el 12,6% són dones majors de 74 anys, malgrat que representen un 5,5% de la població. Per tant, destaca una alta representació de víctimes mortals i greus d'homes i dones majors de 74 anys per atropellament.

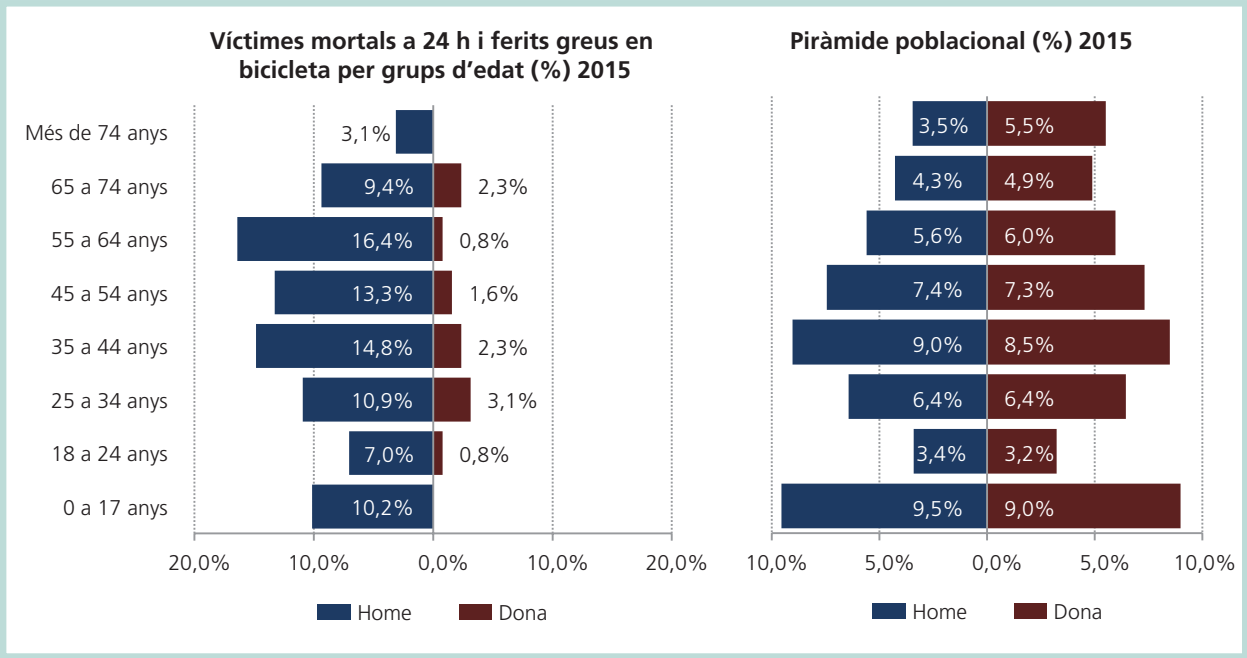


Font: Servei Català de Trànsit i IDESCAT

Ciclistes

Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus per grups d'edat

La major proporció de víctimes mortals i greus ciclistes són homes d'entre 55 i 64 anys. Es percep una sobrerepresentació en els grups d'homes en totes les edats, tot i que aquesta dada s'hauria de contrastar amb el volum d'usuaris per edat. En el grup de dones hi ha una major proporció en el grup de 25 a 34 anys.

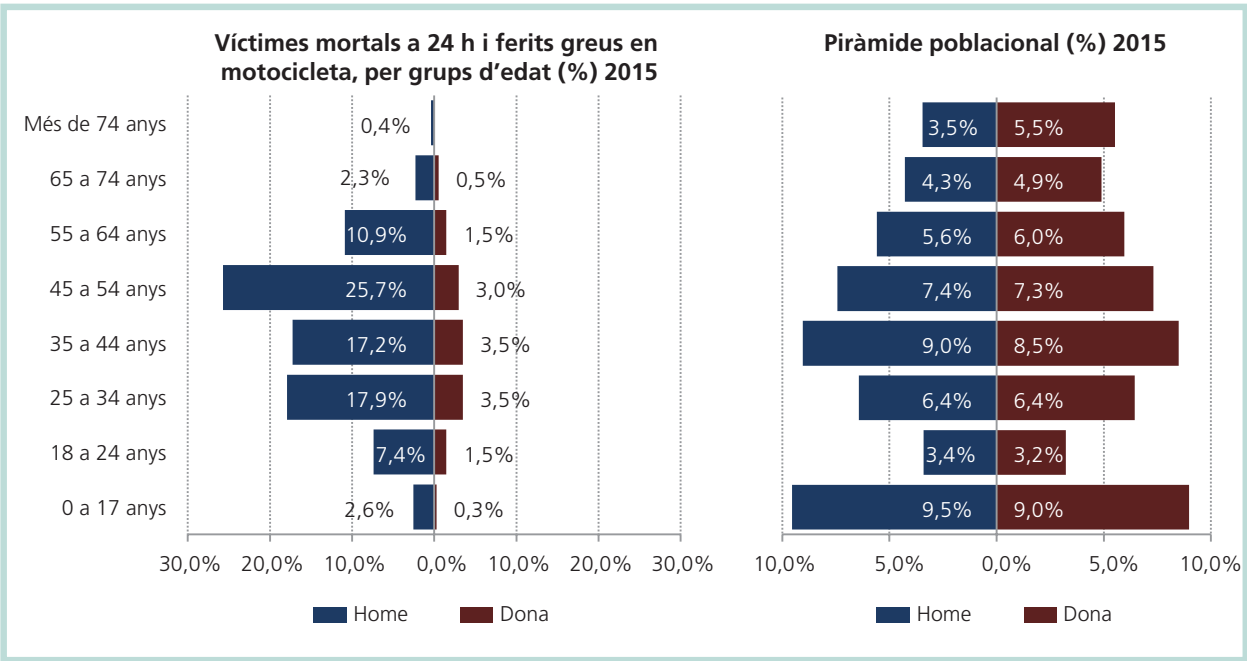


Font: Servei Català de Trànsit i IDESCAT

Usuaris de motocicleta

Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus en motocicleta, per grups d'edat

Si es considera tant víctimes mortals com ferits greus en accidents en motocicleta s'observa un caràcter masculí important en el perfil de les víctimes. Destaca l'accidentalitat del grup de població entre 45 i 54 anys, tot i que hi ha sobrerepresentació en els grups d'edat d'entre 18 i 64 anys.

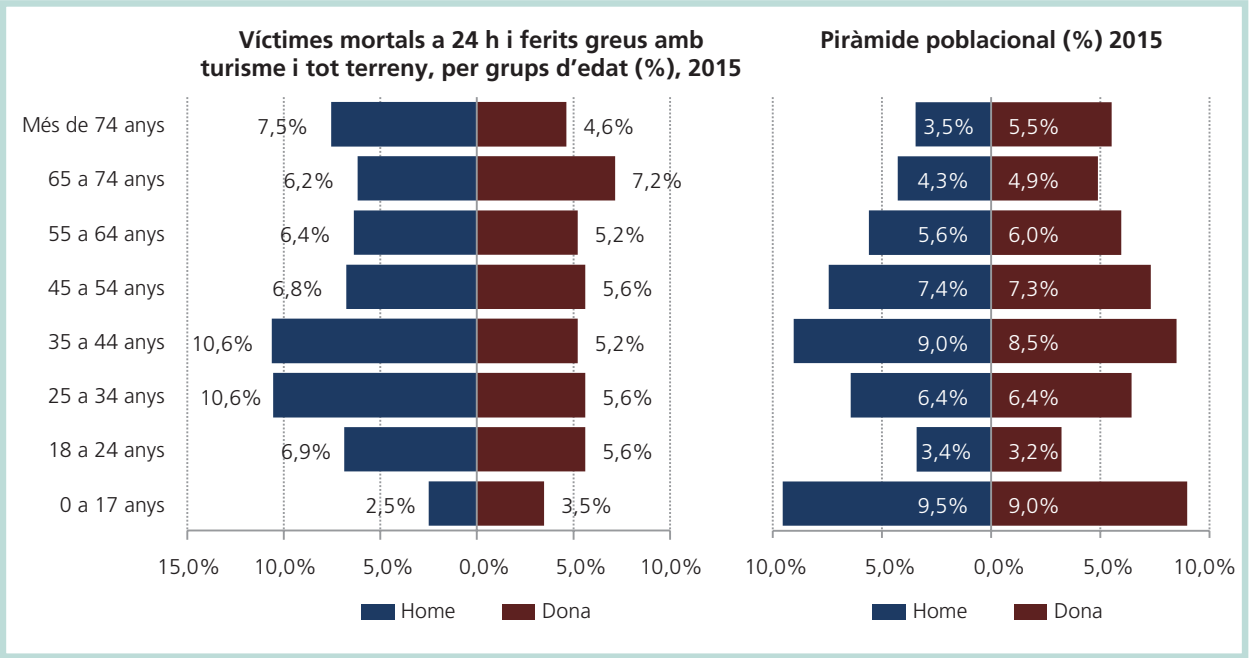


Font: Servei Català de Trànsit i IDESCAT

Usuaris de turisme i tot terreny

Víctimes mortals a 24 hores i ferits greus en turisme i tot terreny, per grups d'edat

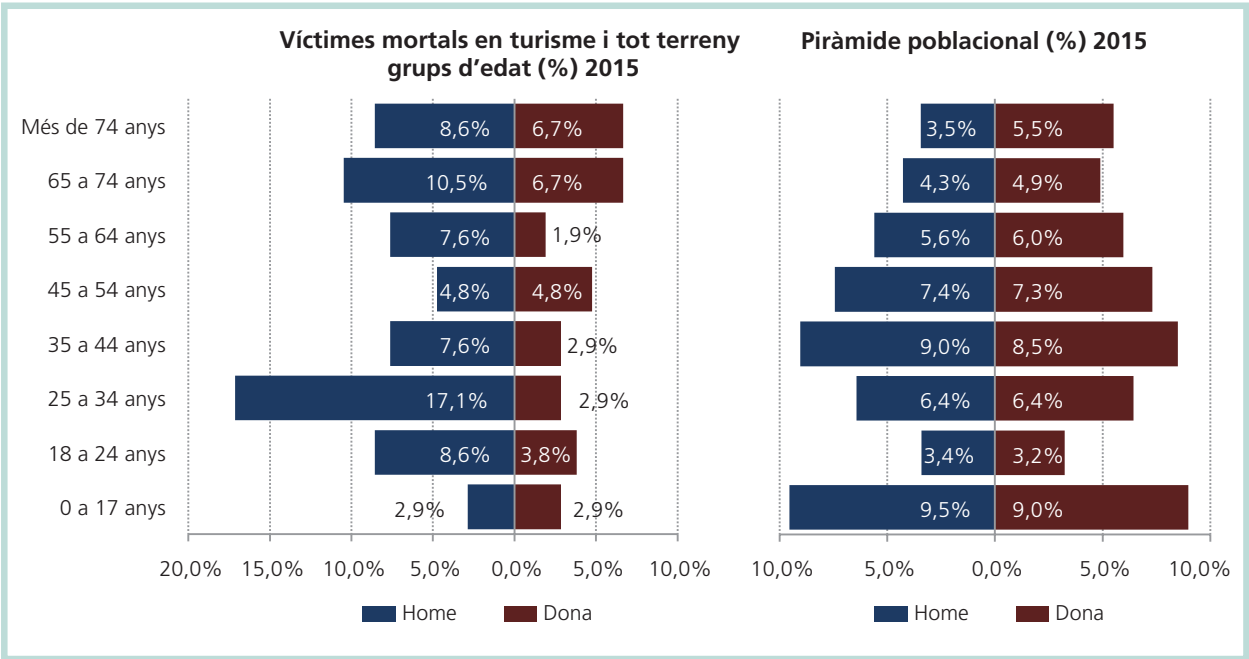
La mortalitat en turisme i tot terreny té un caràcter eminentment masculí, però no tan marcat com en el cas de les motocicletes i els ciclomotors. Els grups de població amb més representació són homes d'entre 25 i 34 anys i els majors de 74 anys. Aquests últims estan especialment sobrerepresentats en relació amb la seva proporció en la població catalana.



Font: Servei Català de Trànsit i IDESCAT

Víctimes mortals en turisme i tot terreny a 24 hores, per grups d'edat

La mortalitat en turisme i tot terreny té un caràcter eminentment masculí, però no tant marcat com en el cas de les motocicletes i els ciclomotors. Els grups de població amb més representació són els d'entre 25 i 34 anys i els majors de 65 anys.



Font: Servei Català de Trànsit i IDESCAT

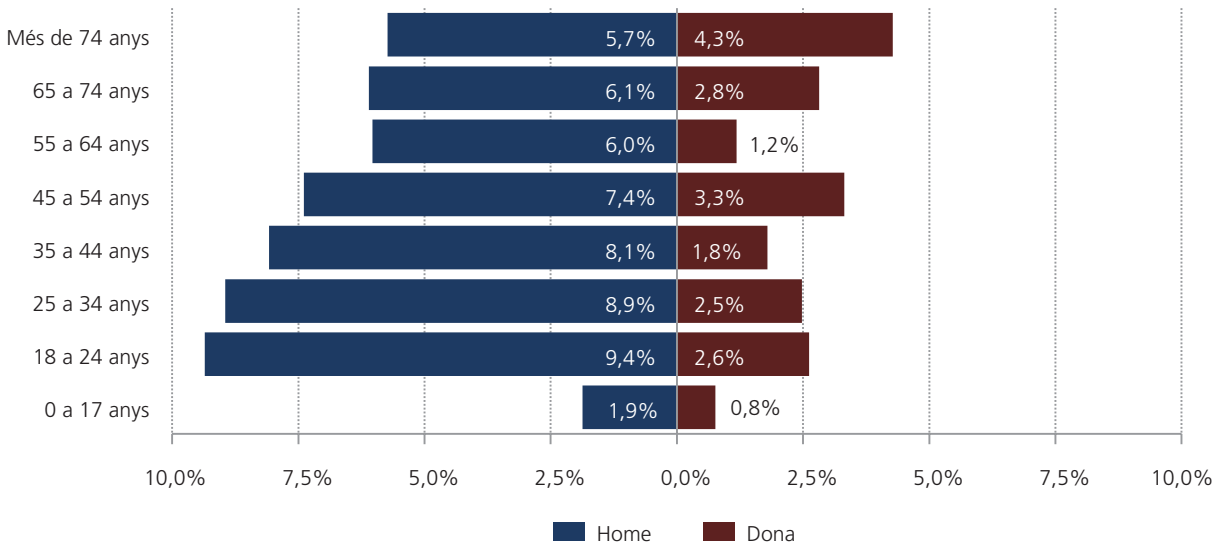
Sexe i edat

Les figures següents mostren el percentatge de víctimes mortals a 24 hores x 1.000 habitants / població, desagregat per edat i sexe. L'anàlisi posa de manifest que l'any 2010 els grups amb més sobrerepresentació de víctimes eren els homes d'entre 18 i 24 anys, que suposaven el 9,4% dels accidents per 1.000 habitants de la població catalana de la mateixa edat. També destaquen els grups de població d'entre 25 i 34 anys de sexe masculí.

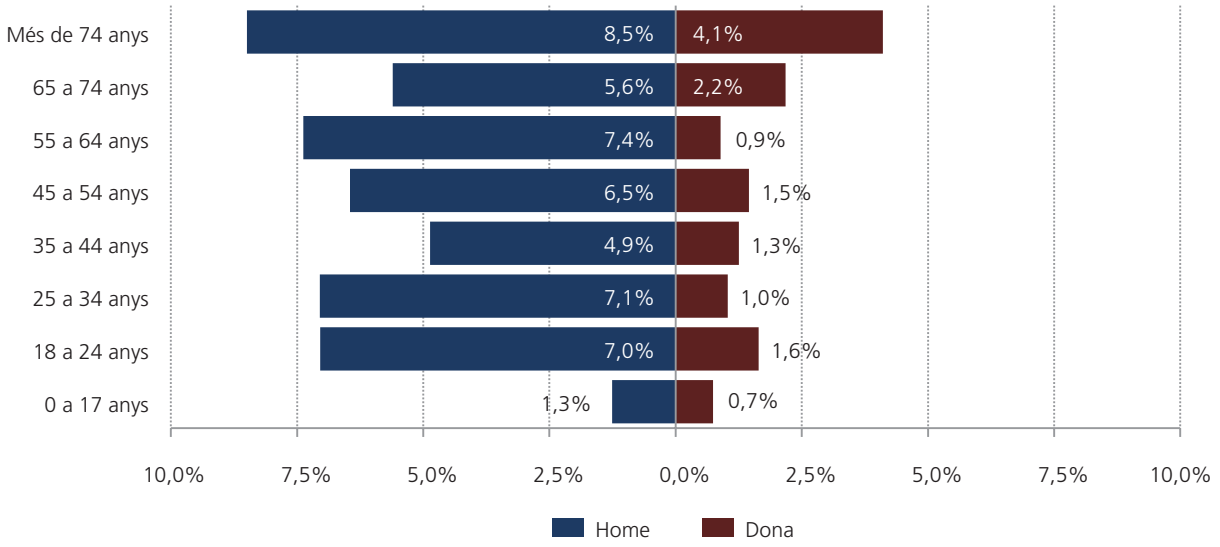
En canvi, l'evolució de les dades mostra que **l'any 2015 hi havia més repartiment de les víctimes per grups i més representació del grup de població masculina major de 74 anys. El grup de població d'entre 55 i 64 anys segueix sent molt representatiu**.

Els esforços en el camp de la seguretat viària dels darrers 15 anys, i especialment la incidència de l'educació viària a les escoles, i també com a conseqüència de la crisi econòmica i altres factors, com la disminució del nombre de joves que condueixen, ha comportat la reducció de les víctimes mortals de la franja d'edat de 0 a 24 anys. El 2010 les víctimes mortals menors de 24 anys van representar el 2,69% x 1.000 habitants de la població d'aquesta franja d'edat, mentre que el 2015 s'havien reduït fins a l'1,9%, fet que significa una reducció del 29,0%.

Víctimes mortals a 24 h en accidents de trànsit x 1.000 hab./població l'any 2010



Víctimes mortals a 24 h en accidents de trànsit x 1.000 hab./població l'any 2015



V. Accidents laborals de trànsit

5.1. Evolució dels accidents laborals de trànsit a Catalunya

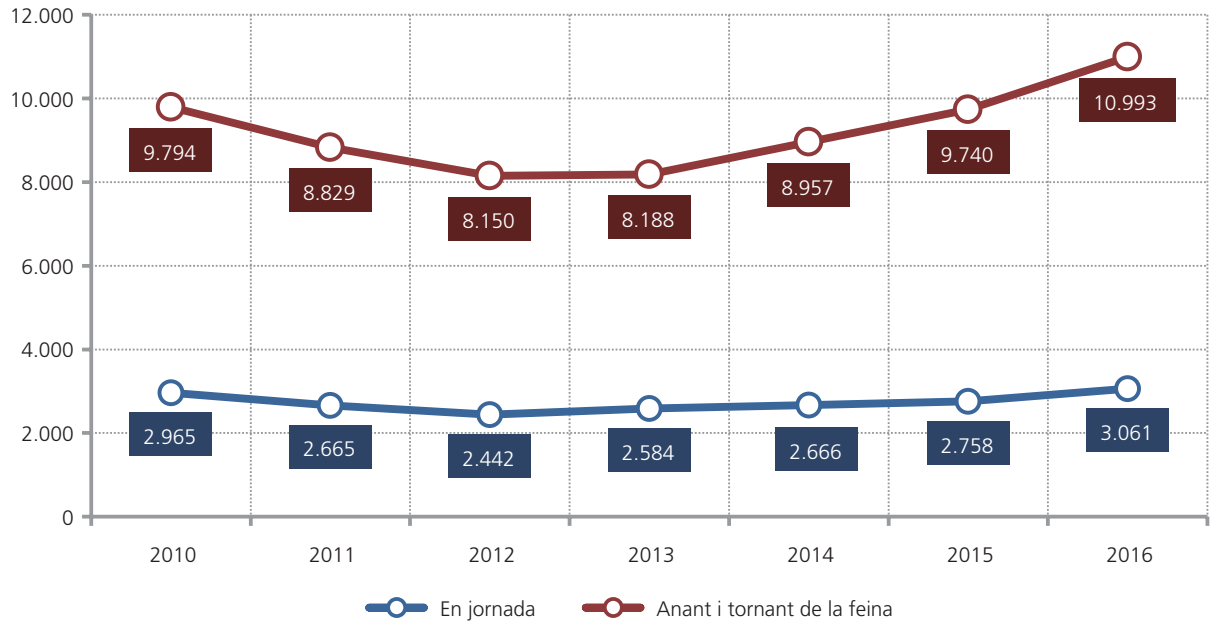
Els accidents laborals de trànsit, en un desplaçament motivat per la pròpia activitat productiva, poden ser anant o tornant de la feina o en jornada laboral.

Les víctimes d'accident laboral de trànsit van suposar l'any 2016 un 39% del total de víctimes d'accident de trànsit a Catalunya. Els accidents laborals de trànsit van suposar el 2016 un 13,0% del conjunt d'accidents de treball amb baixa, i aquest percentatge augmenta fins al 42,0% en el cas dels accidents mortals. Així doncs, més d'un terç de les víctimes mortals per accident laboral a Catalunya estan relacionades amb el trànsit.

L'anàlisi dels accidents laborals de trànsit mostra un augment considerable a partir del 2013, després de dos anys amb una disminució important. Pel que fa als accidents en anar i tornar de la feina, entre el 2012 i el 2016 hi ha hagut un augment del 34,9%, mentre que en el mateix període els accidents en jornada han augmentat un 25,3%.

L'any 2016, l'increment respecte a l'any anterior supera el 10%, tant pels accidents en jornada (11%) com pels accidents en anar i tornar de la feina (12,9%).

Evolució dels accidents laborals de trànsit a Catalunya. 2010-2016

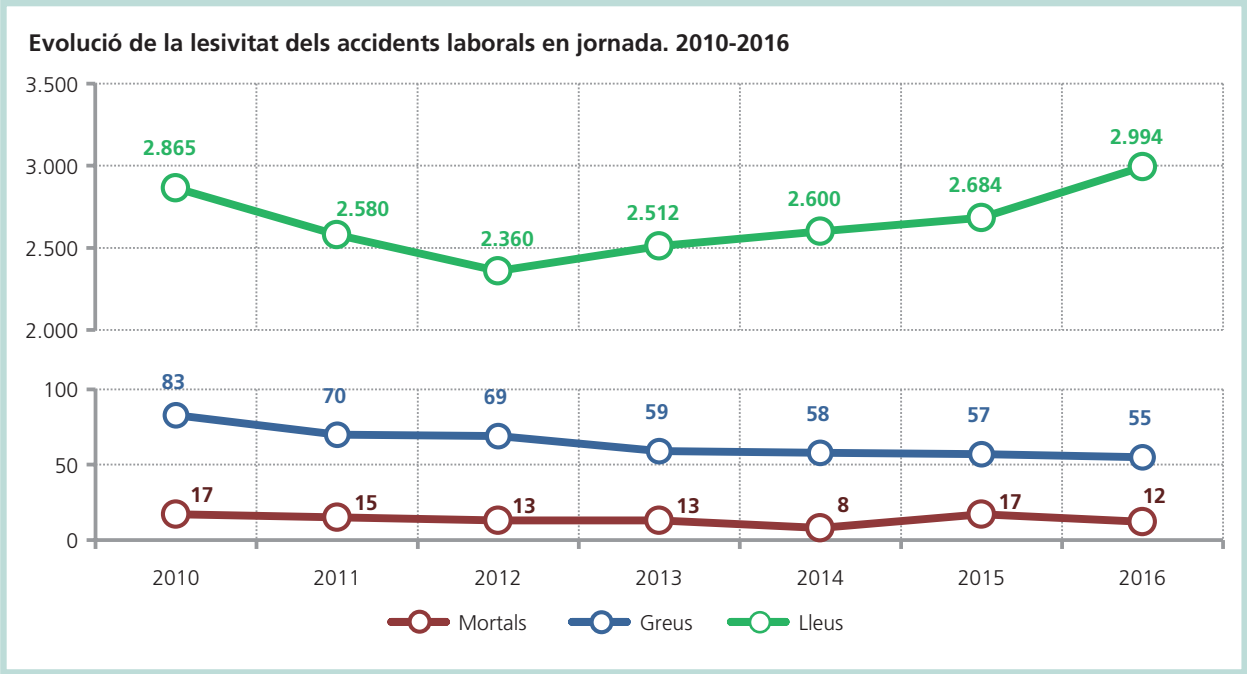


Font: Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

5.2. Evolució de la lesivitat de l'accidentalitat en jornada

Pel que fa a la lesivitat de l'accidentalitat en jornada, els accidents lleus augmenten un 11,5% entre el 2010 i el 2016, i el 2015 i tornen a superar els valors del 2010.

Els accidents greus, en canvi, mostren una tendència decreixent pràcticament constant en el període 2010-2016, amb una disminució del 33,7%. Els accidents mortals, que van patir un fort augment l'any 2015, tornen a disminuir l'any 2016.



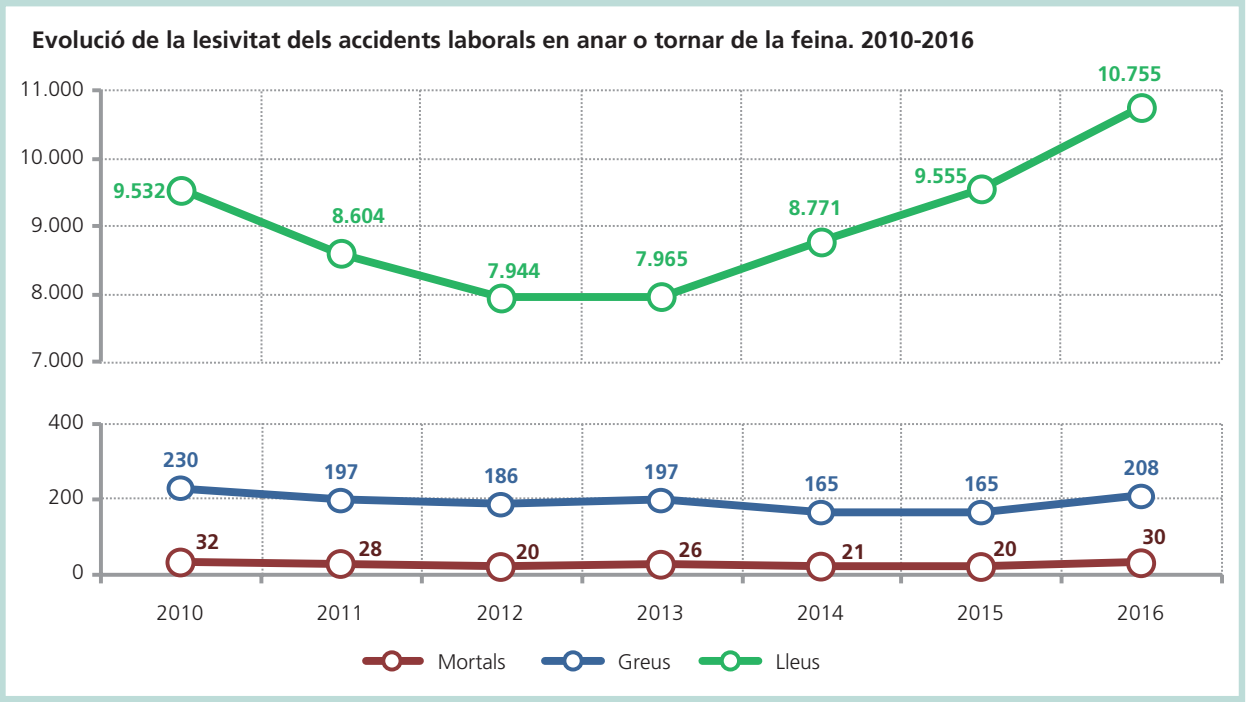
Font: Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

5.3. Evolució de la lesivitat dels accidents laborals en anar o tornar de la feina

La lesivitat dels accidents succeïts anant o tornant de la feina mostra la mateixa tendència a l'alça que els accidents lleus en jornada, amb un 12,6% d'increment el 2016 respecte al 2015.

En canvi, per als accidents greus i mortals, l'any 2016 torna a produir-se un repunt important: augmenta el nombre de ferits greus un 26,1% i el de víctimes mortals, un 50%.

Tot i això, encara s'està per sota dels valors de 2010. Un -9,6% en el cas dels ferits greus i un -6,3% en el cas de les víctimes mortals.



Font: Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

6. Factors de risc

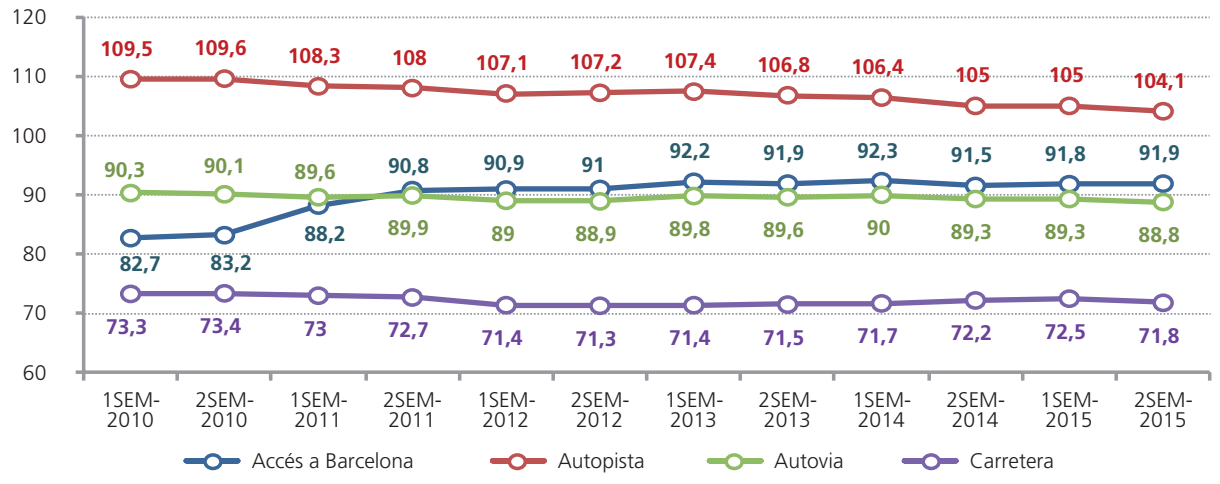
6.1. Velocitat excessiva

La severitat dels accidents té una relació directa amb la velocitat de circulació.

Els accessos a Barcelona són les úniques carreteres que han experimentat un augment de la velocitat en el període 2010-2015, passant dels 82,7 km/h al primer semestre de 2010 als 91,9 km/h al segon semestre de 2015.

En el cas de les autopistes, s'observa un descens moderat però continuat, dels 109,5 km/h al primer semestre del 2010 als 104,1 km/h al segon semestre de 2015. A les autovies i carreteres, la disminució ha estat més continguda.

Evolució de les velocitats mitjanes a la xarxa interurbana. Catalunya 2010-2015



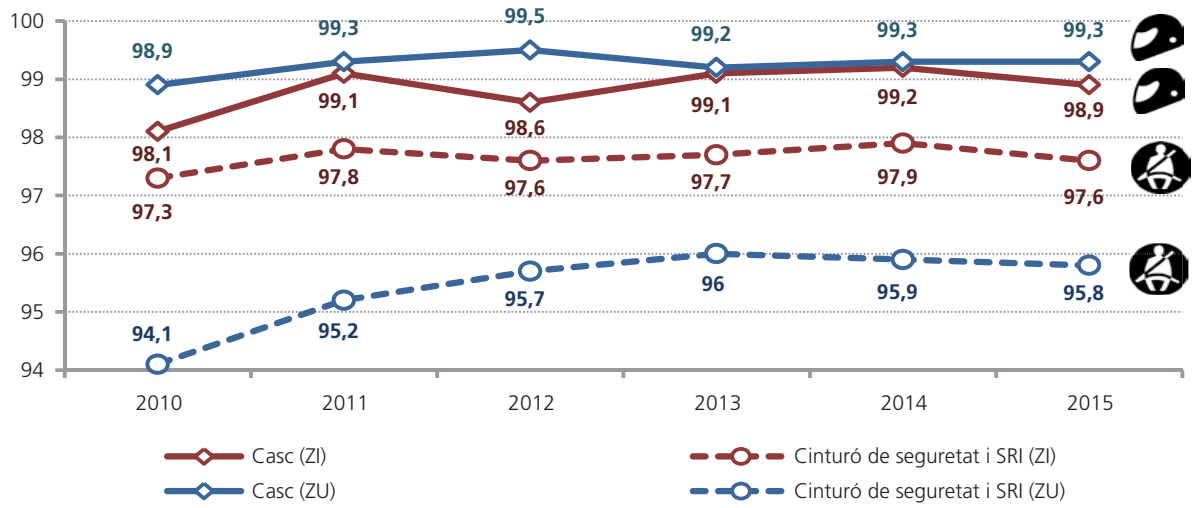
Font: Servei Català de Trànsit

6.2. Elements de seguretat passiva

L'ús dels accessoris de seguretat passiva s'ha mantingut alt entre el 2010 i el 2015, i s'ha detectat un lleuger augment de l'ús del casc i del cinturó de seguretat i els sistemes de retenció infantil en vehicles lleugers.

L'ús del cinturó de seguretat i els sistemes de retenció infantil en vehicles lleugers és més alt en zona interurbana que en zona urbana, però entre el 2010 i el 2015 s'ha registrat una millora en la zona urbana.

Evolució de l'ús dels accessoris de seguretat en persones implicades en accidents amb víctimes en zona interurbana i urbana (%) 2010-2015



Font: Servei Català de Trànsit

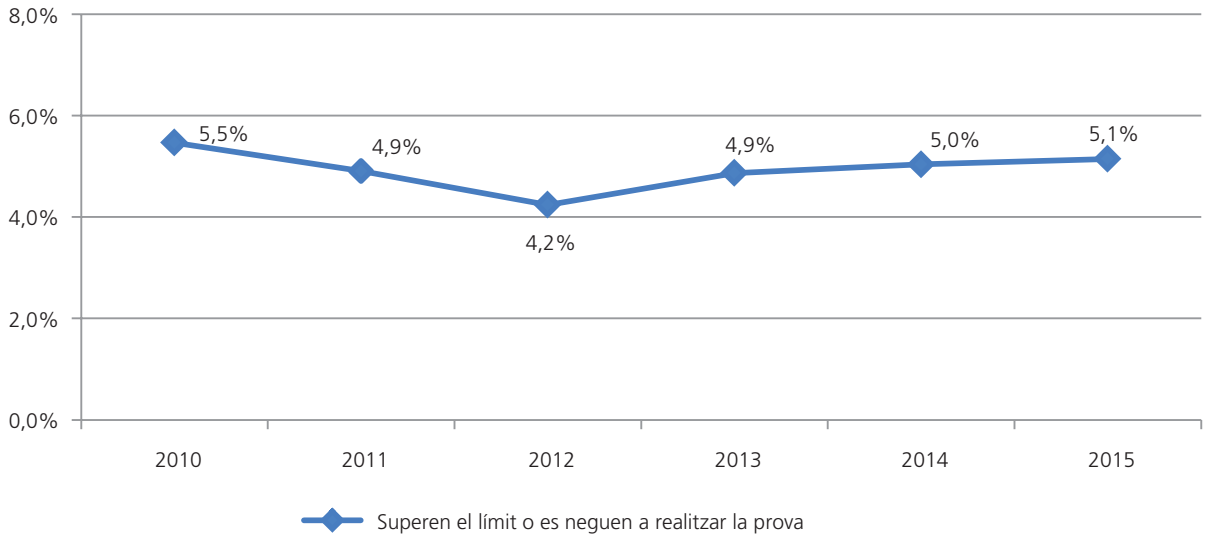
6.3. Alcohol, drogues i psicofàrmacs

Amb l'objectiu de disminuir l'accidentalitat, des del Servei Català de Trànsit es du a terme una lluita constant per evitar l'ús de les drogues i l'alcohol en combinació amb la conducció.

Evolució dels resultats de les proves d'alcoholèmia i drogues

Entre el 2012 i el 2015, augmenta el percentatge de conductors que superen el límit permès d'alcoholèmia (tant en controls preventius aleatoris com a conseqüència d'accidents, infraccions o evidència de símptomes). S'ha invertit la tendència positiva del període 2010-2012.

Evolució dels resultats de les proves d'alcoholèmia. 2010-2015



Font: Servei Català de Trànsit

L'any 2010, el nombre de conductors que es nega a fer proves d'alcoholèmia és del 0,3%. La resta d'anys suposen el 0,1% del total.

Segons dades del Servei Català de Trànsit, l'any 2014* un 1,2% dels conductors circulava amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa. Aquesta xifra augmenta fins a un 10,1% en el cas dels conductors implicats en accidents (i un 11,8% l'any 2015) i fins a un 24,8% en el cas dels conductors morts en accident de trànsit (i un 29,2% l'any 2015).

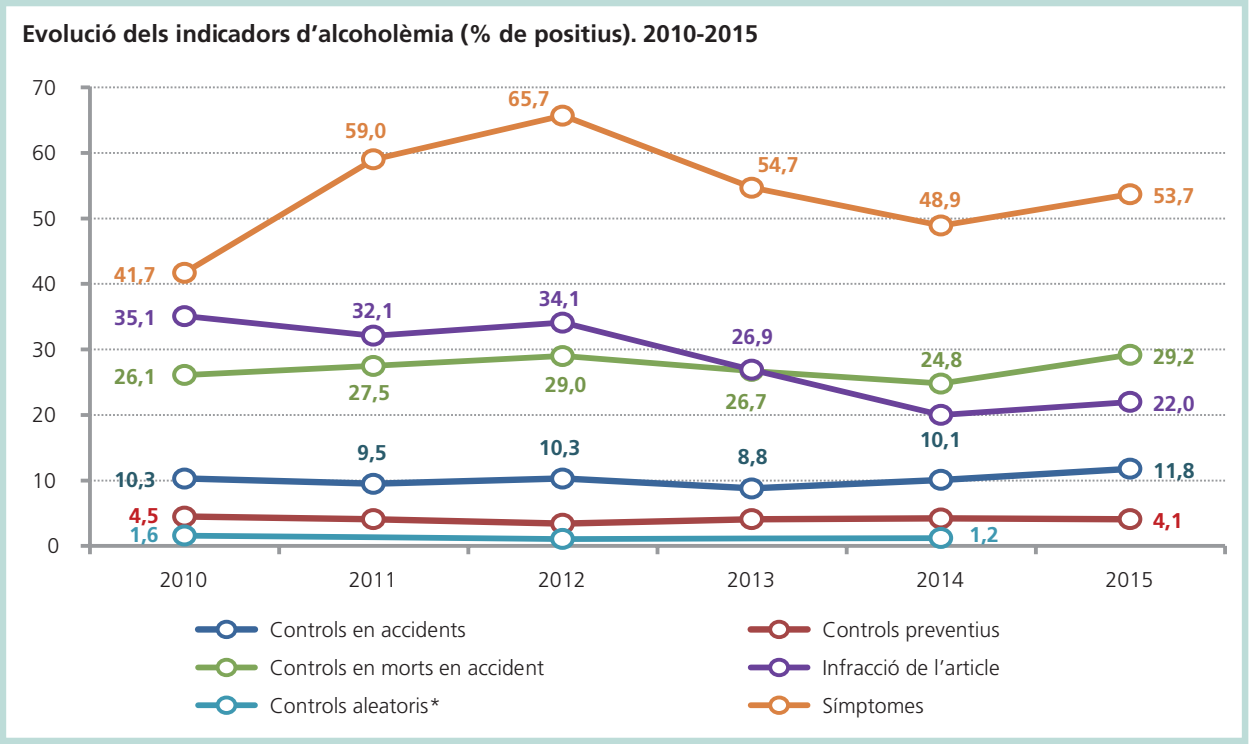
Entre el 2010 i el 2015, si bé s'ha reduït el percentatge de conductors que superen la taxa d'alcohol permesa a la sang (passant de l'1,6% el 2010 a l'1,2% el 2014), ha augmentat lleugerament el percentatge dels conductors amb alcoholèmia positiva implicats en accidents (del 10,3% el 2010 a l'11,8% el 2015) i el percentatge de conductors morts amb una taxa d'alcohol per sobre del permès (del 26,1% el 2010 al 29,2% el 2015).

El nombre de conductors que circulaven amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa es manté estable en controls preventius el darrer trienni (un 4,1%).

El nombre de conductors que circulaven amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa i van cometre una infracció ha disminuït en el quinquenni (del 35,1% el 2010 al 22,0% el 2015), tot i que l'any 2015 augmenta respecte al 2014 (20,0%).

El nombre de conductors que circulaven amb una taxa d'alcohol per sobre de la permesa i presentava símptomes ha augmentat un 28,8% (del 41,7% el 2010 al 53,7% el 2015).

En general, s'observa un repunt en l'evolució dels indicadors d'alcoholèmia (% de positius) en tot tipus de controls.



Font: Servei Català de Trànsit

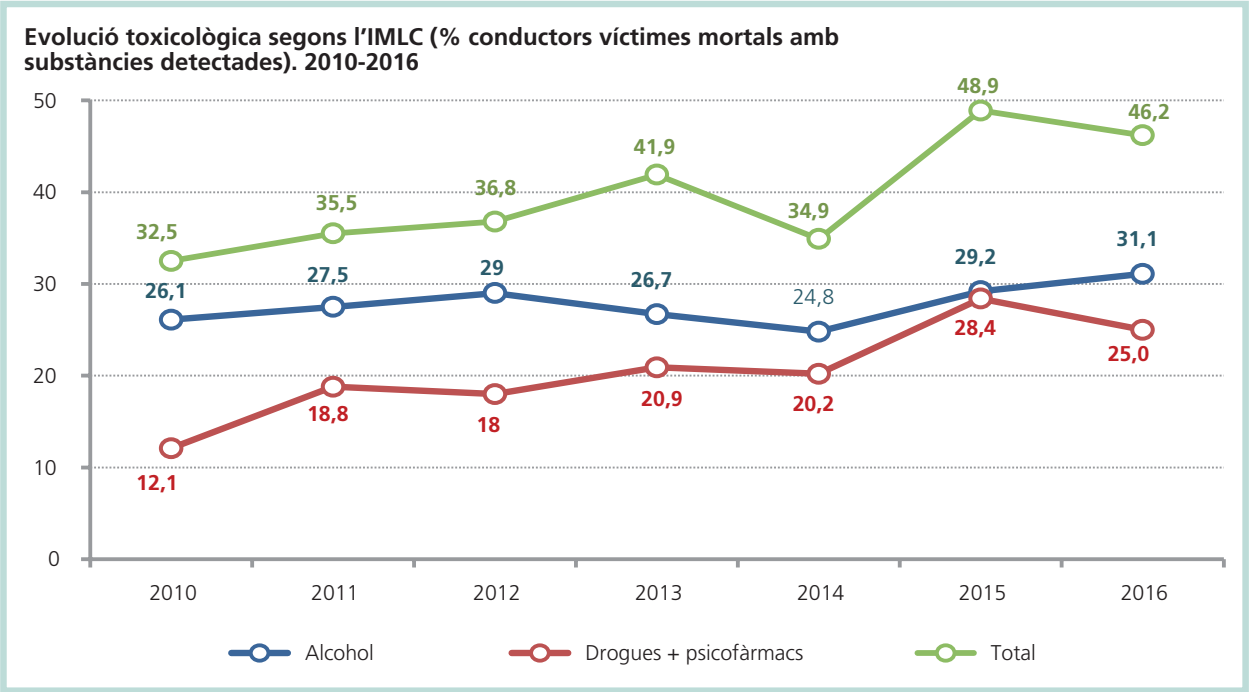
* Dades bianuals. No hi ha dades del 2015 perquè la campanya es fa cada dos anys.

Evolució toxicològica (% conductors morts amb substàncies detectades)

Segons l'Institut de Medicina Legal i Ciències Forenses de Catalunya, l'any 2016 el 46,2% dels conductors morts en accident havia consumit algun tipus de substància toxicològica (31,1% alcohol i 25,0% psicofàrmacs o drogues). Aquesta xifra ha augmentat al període 2010-2016, ja que l'any 2010 representaven el 32,5%.

L'alcohol es manté com la substància més detectada a les víctimes mortals per accident de trànsit. Ha incrementat un 19,2% entre el 2010 i el 2016.

La presència de drogues o psicofàrmacs a la sang en els conductors morts per accident de trànsit disminueix respecte a l'any 2015, quan s'havia produït un repunt molt important.



Font: Servei Català de Trànsit i Institut de Medicina Legal i Ciències Forenses de Catalunya

6.4. Distraccions

Des del Servei Català de Trànsit es coordinen anualment dues campanyes de control de les distraccions en la conducció (com ara pantalles visuals incompatibles amb l'atenció permanent a la circulació o sistemes de comunicació diversos). L'any 2016 es van fer dues campanyes (una al març i una a l'octubre), en què van participar els Mossos d'Esquadra, les policies locals i les guàrdies urbanes o els vigilants dels municipis catalans (69 municipis hi van participar al març i 43 a l'octubre).

Les campanyes de control de les distraccions de l'any 2016 s'han dut a terme juntament amb campanyes sobre el compliment de les obligacions indicades per un semàfor d'àmbit territorial català (article 146 del Reglament general de circulació).

Anualment han augmentat els controls i els infractors detectats durant les campanyes. Es produeix un salt de control important entre el 2010 i el 2011, i l'any 2012 amb el control conjunt del respecte als semàfors. Entre els anys 2010 i 2016 ha augmentat un 178,51% el nombre de denúncies per distraccions (ús de pantalles i mòbils). Igualment, en el període 2012-2016 l'incompliment de les obligacions marcades per un semàfor s'incrementa un 39,26%.

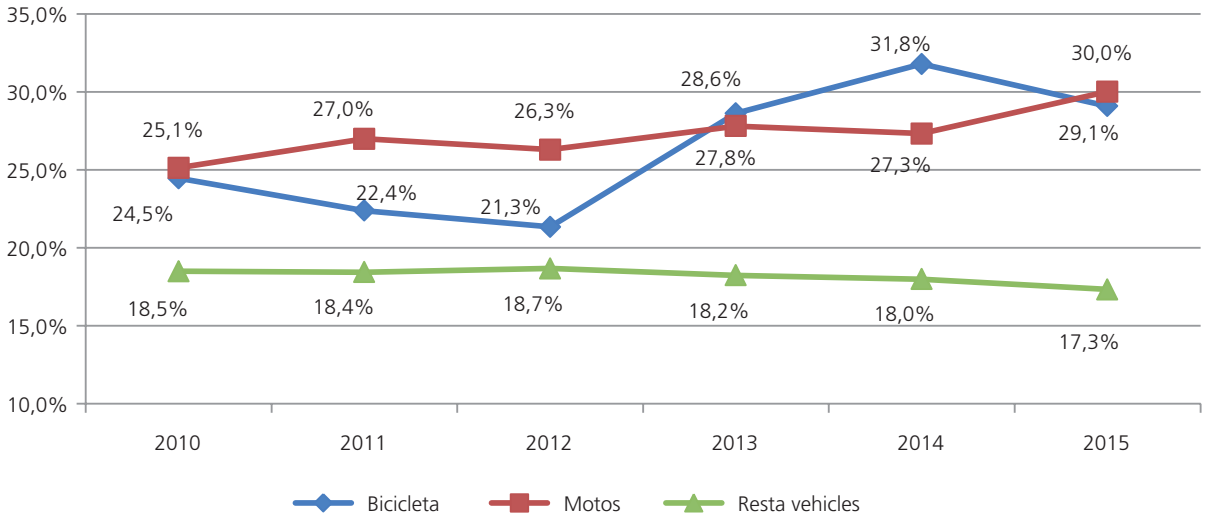
Accidents amb vehicles sols

Una de les qüestions a destacar en l'anàlisi de l'accidentalitat ha estat que es produeix de forma elevada amb vehicles sols (sense que intervingui cap altre tipus de vehicle), degut a diferents factors que poden ser concurrents com ara les distraccions, la velocitat inadequada o excessiva, el consum d'alcohol, drogues o psicofàrmacs o bé la manca de perícia.

L'any 2010, en 1 de cada 4 accidents amb bicicleta o moto implicades només participa un vehicle en l'accident. Per a la resta de vehicles, aquest percentatge és inferior al 20%.

Però mentre en la resta de vehicles els accidents d'un sol vehicle han disminuït en proporció, tant motos com bicicletes han passat a tenir més accidents amb participació d'un sol vehicle, arribant a suposar el 30% en el cas de les motos i el 29% en el cas de les bicicletes.

Accidents amb vehicles sols per tipus de vehicle. 2010-2015



7. Estat del vehicle

Les característiques dels vehicles (antiguitat, estat tècnic, elements de protecció, etc.) esdevenen rellevants en cas de patir un accident. L'any 2015 el parc mòbil a Catalunya és de 5.338.050 vehicles.

L'any 2015, a l'Estat espanyol el 14,5% dels cotxes que s'utilitzen tenen 20 o més anys d'antiguitat, en el cas dels camions i furgonetes és el 21,6% i en el de les motocicletes, el 27,5%.

Tot i les diferents campanyes de renovació dels automòbils (Renove, Pive, Prever), l'envelliment del parc mòbil és un factor destacat que pot afectar negativament les conseqüències dels accidents.

El total de vehicles que van passar la inspecció tècnica (ITV) l'any 2016 és de 2.668.214 vehicles. D'aquests vehicles, un 17,83% (475.729 vehicles) no passen la primera inspecció, cosa que conforma un parc mòbil que no compleix amb els requisits tècnics mínims. Els principals defectes detectats han estat: 27,1% enllumenat i senyalització, 15,1% condicionament exterior, carrosseria i xassís, i 14,6% motor i transmissió.

El 2015, a Catalunya, el percentatge de vehicles que no passen les segones inspeccions va ser del 2,46%.

Indicadors

Indicador d'accidentalitat	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
Víctimes mortals a 30 dies	**381**	**291**	**–23,6%**	✓
Zona interurbana	266	186	–28,9%	✓
Zona urbana	115	102	–11,3%	✓
Víctimes mortals a 24 hores	**339**	**261**	**–23,0%**	✓
Zona interurbana	246	176	–28,5%	✓
Zona urbana	93	85	–8,6%	✓
Víctimes greus	**2.007**	**1.900**	**–5,3%**	✓
Zona interurbana	1.032	891	–13,7%	✓
Zona urbana	975	1.009	3,5%	✗
Víctimes mortals a 24 h i víctimes greus	**2.346**	**2.161**	**–7,9%**	✓
Zona interurbana	1.278	1.067	–16,5%	✓
Zona urbana	1.068	1.094	2,4%	✗

Nota: Evolució en verd quan l'indicador és de reducció i/o favorable i en vermell quan l'indicador és d'augment i/o desfavorable.

Indicador d'accidentalitat per mitjà de transport	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
Vianants				
Víctimes mortals a 24 h ZI	45	33	–26,7%	✓
Víctimes mortals a 24 h ZU	18	16	–11,1%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	81	52	–35,8%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	348	361	3,7%	✗
Bicicleta				
Víctimes mortals a 24 h ZI	7	7	0,0%	✗
Víctimes mortals a 24 h ZU	5	1	–80,0%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	56	64	14,3%	✗
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	44	63	43,2%	✗
Motocicleta i ciclomotor				
Víctimes mortals a 24 h ZI	41	49	19,5%	✗
Víctimes mortals a 24 h ZU	29	33	13,8%	✗
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	382	382	0,0%	✗
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	440	461	4,8%	✗
Turisme i tot terreny				
Víctimes mortals a 24 h ZI	142	88	–38,0%	✓
Víctimes mortals a 24 h ZU	11	17	54,5%	✗
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	623	460	–26,2%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	111	101	–9,0%	✓

Indicador d'accidentalitat per mitjà de transport	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
Camió i furgoneta				
Víctimes mortals a 24 h ZI	34	14	–58,8%	✓
Víctimes mortals a 24 h ZU	0	2	—	✗
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	117	91	–22,2%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	11	9	–18,2%	✓
Autobusos*				
Víctimes mortals a 24 h ZI	0	1	—	✗
Víctimes mortals a 24 h ZU	1	0	–100,0%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZI	2	1	–50,0%	✓
Víctimes mortals a 24 h i ferits greus ZU	9	8	–11,1%	✓

* Inclou microbusos < 17 places.

Indicador d'accidentalitat laboral de trànsit	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
Accidents laborals de trànsit	**12.759**	**12.498**	**–2,0%**	✓
En jornada	2.965	2.758	–7,0%	✓
Anant o tornant de la feina	9.794	9.740	–0,6%	✓
Accidents amb víctimes mortals	**49**	**37**	**–24,5%**	✓
En jornada	17	17	0,0%	✗
Anant o tornant de la feina	32	20	–37,5%	✓
Accidents amb víctimes greus	**313**	**222**	**–29,1%**	✓
En jornada	83	57	–31,3%	✓
Anant o tornant de la feina	230	165	–28,3%	✓
Accidents amb víctimes lleus	**12.397**	**12.239**	**–1,3%**	✓
En jornada	2.865	2.684	–6,3%	✓
Anant o tornant de la feina	9.532	9.555	0,2%	✗

Indicador de factor de risc	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
Velocitat accessos a BCN	82,7	91,5*	10,6%	✗
Velocitat autopista	109,5	105,0*	–4,1%	✓
Velocitat autovia	90,3	89,3*	–1,1%	✓
Velocitat convencional	73,3	72,2*	–1,5%	✓
% Positius alcohol en conductors en accidents	10,3%	11,8%	+1,5 punts percentuals	✗
% Positius alcohol en víctimes mortals	26,1%	29,2%	+3,1 punts percentuals	✗
% Positius drogues en víctimes mortals	7,0%	2,9%	–4,1 punts percentuals	✓

Indicador de factor de risc	Any 2010	Any 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolució
% Positius psicofàrmacs en víctimes mortals	5,1%	25,5%	+20,4 punts percentuals	✗
% Ús del casc en accidents en moto en zona urbana	98,9%	99,3%	+0,4 punts percentuals	✓
% Ús del casc en accidents en moto en zona interurbana	98,1%	98,9%	+0,8 punts percentuals	✓
% Ús cinturó i sistemes retenció infantil en zona urbana	94,1%	95,8%	+1,7 punts percentuals	✓
% Ús cinturó i sistemes retenció infantil en zona interurbana	97,3%	97,6%	+0,3 punts percentuals	✓

* Dades del 2014.

Principals indicadors de seguretat viària en què incidir

Punt d'especial atenció de SV	Dada	Grup de risc
Augment del nombre de víctimes greus d'accidents en zona urbana	+ 3,5% Δ 2010-2015	Augment de ferits greus vianants, ciclistes i usuaris de motocicletes, en zona urbana
Víctimes mortals i greus vianants, en zona urbana	+ 3,7% Δ 2010-2015 ZU	
	15,6 víctimes greus sobre 100.000 habitants (2015)	Víctimes homes i dones de més de 74 anys
Víctimes mortals i greus ciclistes	+ 14,3% Δ 2010-2015 ZI + 43,2% Δ 2010-2015 ZU	Víctimes homes entre 55 i 64 anys
Víctimes mortals i greus motoristes	+ 18,9% Δ 2010-2015 ZI + 26,9% Δ 2010-2015 ZU	
	19,2 víctimes mortals a 24 h i ferits greus sobre 100.000 habitants (2015)	Víctimes homes entre 45 i 54 anys
	16,5 víctimes mortals a 24 h i ferits greus sobre 100.000 habitants (2015)	Víctimes homes entre 25 i 34 anys
Accidents laborals de trànsit	+ 11,5% d'accidents lleus en jornada (2010-2016)	Treballadors
	+ 12,6% Δ 2015-2016 d'accidents lleus anant o tornant de la feina	
	i repunt 2016 d'accidents mortals i greus	
Consum de substàncies tòxiques	26,1% any 2010 i 31,1% any 2016 víctimes mortals amb positiu d'alcohol (%)	Conductors usuaris de les vies
	12,1% any 2010 i 25,0% any 2016 víctimes mortals amb positiu de drogues més psicofàrmacs	
Velocitat	+ 10,6% Δ 2010-2015 de la velocitat en els accessos a Barcelona	Conductors usuaris de les vies
Distraccions en la conducció	+ 178,51% Δ 2010-2016 denúncies per distraccions (ús de pantalles i mòbils)	Conductors usuaris de les vies

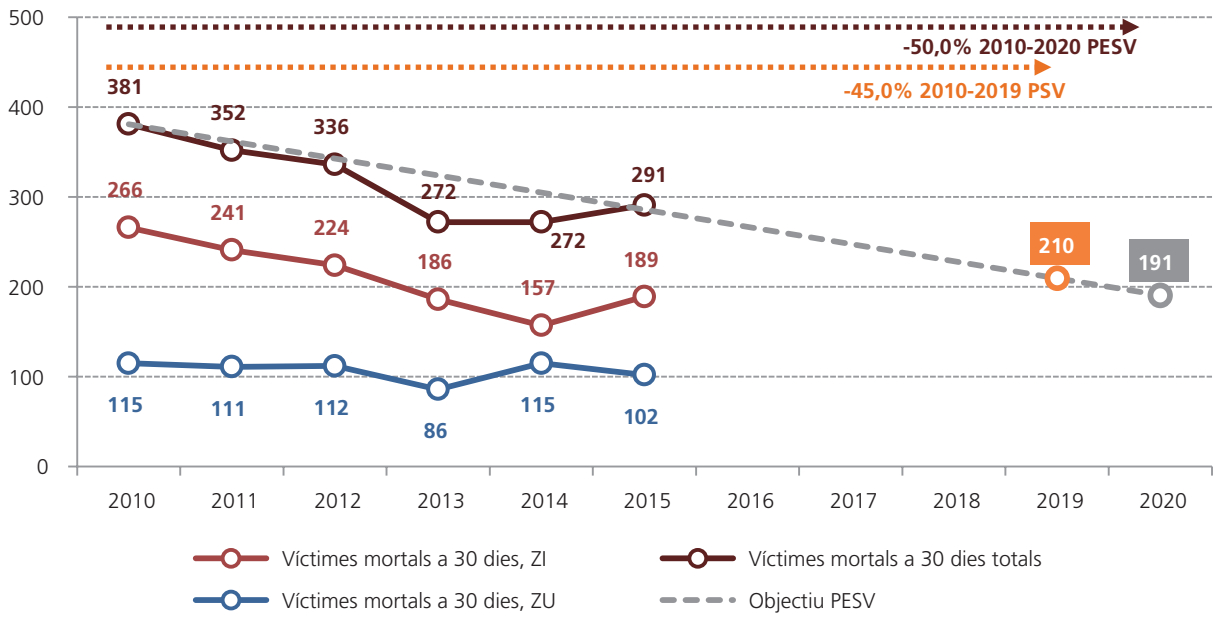
Objectius del Pla

Objectius del Pla de seguretat viària 2017-2019

L'objectiu general del PSV 2017-2019 s'emmarca dins de l'objectiu del PESV 2014-2020:

Reduir un 45,0% el nombre de víctimes mortals l'any 2019 respecte de l'any 2010.

Evolució i previsions de víctimes mortals a 30 dies. Xarxa interurbana i urbana. Catalunya 2010-2020



A més, es dona continuïtat als objectius específics del PESV 2014-2020:

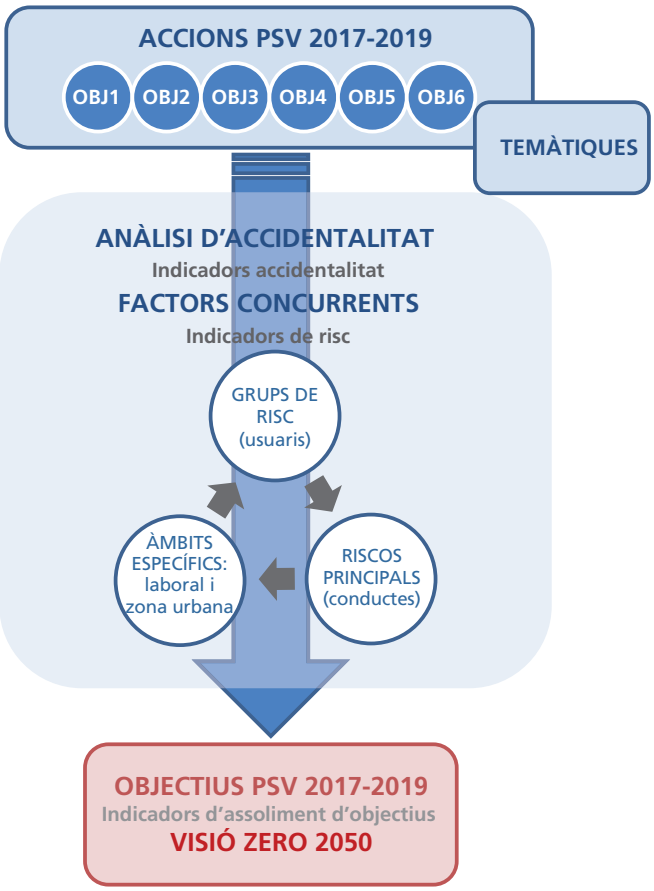
- Reducció del 36% de víctimes greus amb seqüeles per a tota la vida l'any 2019 respecte del 2010
- Reducció del 54% de víctimes mortals en infants
- Reducció del 18% de víctimes mortals i greus en motoristes
- Reducció del 27% de víctimes mortals per atropellament
- Reducció del 18% de víctimes mortals i greus en jornada i anant o tornant de la feina
- Reducció del 9% de víctimes mortals en gent gran
- Promoure l'ús de la bicicleta sense que augmenti l'accidentalitat

Accions del Pla de seguretat viària 2017-2019

Factors en què incidir prioritàriament al PSV 2017-2019 per minimitzar riscos

El Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya 2014-2020 (PESV) estableix 6 objectius estratègics de seguretat viària, amb l'objectiu general d'aconseguir l'any 2020 una reducció del 50% del nombre de víctimes mortals respecte de l'any 2010. Aquest repte és un primer pas per assolir la "visió 0" l'any 2050, la qual planteja la desaparició total de la mortalitat per accident de trànsit.

El Pla de seguretat viària 2017-2019 estableix accions per a la millora de la seguretat viària amb la finalitat d'aconseguir els objectius establerts en el PESV, amb l'anàlisi prèvia de l'accidentalitat i dels principals factors i grups de risc que hi intervenen, d'acord amb l'esquema següent:



Els objectius específics adoptats, així com les accions que es duran a terme en el Pla de seguretat viària 2017-2019, es basen en els grups de risc detectats en la situació actual:

Col·lectius vulnerables:

- Gent gran, com a vianants i conductors de turismes
- Joves d'entre 18 i 24 anys, com a conductors de turismes
- Motoristes homes de qualsevol edat
- Ciclistes en general i amb risc entre els 55 i els 64 anys
- Vianants

També s'incidirà en els **principals riscos detectats**:

- Consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció
- Control de l'ús de dispositius durant la conducció
- Accidents simples (vehicles sols)

I com a **àmbits destacats de treball**:

- Accidentalitat en zona urbana
- Accidentalitat de trànsit laboral (en jornada i en desplaçament en anar i tornar de la feina)

Les accions concretades a continuació s'agrupen en els 6 objectius (OBJ) del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 (PESV).

OBJ 1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc

OBJ 2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)

OBJ 3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura

OBJ 4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats

OBJ 5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital

OBJ 6. R+D+I a la seguretat viària

Es mostren ordenades segons la temàtica a què donen resposta. El codi entre parèntesis fa referència a la numeració segons l'objectiu (OBJ), la línia estratègica (LE) i el projecte tractor (PT) establerts en el Pla estratègic de seguretat viària i acció (ACC), amb el qual s'ordena tot el conjunt d'accions.

El calendari de les accions (2017-2019) està representat per la llegenda següent:

Calendari	Any
■ □ □	2017
■ ■ □	2017-2018
■ ■ ■	2017-2018-2019

OBJ 1 Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc

L'objectiu estratègic 1 del PESV 2014-2020 estableix mesures per a la protecció dels usuaris més vulnerables, així com l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit. També incideix sobre els principals factors de risc (alcohol, drogues i psicofàrmacs i velocitat) i sobre la vigilància i control de les conductes de risc en la conducció.

Usuaris vulnerables

Els usuaris vulnerables són aquells usuaris no motoritzats de la xarxa viària (vianants i ciclistes), així com motoristes i les persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïdes.

Cal destacar el gran increment de mobilitat de ciclistes i motoristes a les nostres ciutats i pobles els darrers 10 anys. La concurrència en un espai comú entre els diferents mitjans de transport ens obliga a establir models de convivència comuns entre ciclistes, vianants, motoristes i conductors d'altres vehicles, que comporten transformacions urbanístiques a les ciutats i pobles, com per exemple la implementació de zones 30 o zones de prioritat invertida.

Paral·lelament a l'increment de la mobilitat, han incrementat els accidents amb víctimes de motociclistes tant en les zones urbanes com interurbanes. La Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes ha de portar a terme una investigació en profunditat d'aquests accidents i proposar mesures per reduir l'accidentalitat.

Vianants

En zona urbana, la major part de víctimes mortals per accident de trànsit són per atropellament. Entre el 2010 i el 2015 ha seguit creixent el nombre de morts i ferits greus vianants (+3,7%). Els principals grups amb més risc d'atropellament són homes i dones de més de 74 anys i els menors de 17 anys.

Cal col·laborar amb els ajuntaments per limitar la velocitat allà on hi ha més accidents (nuclis urbans), amb col·lectius vulnerables especialment implicats (infants i gent gran); és una mesura que pot resultar molt eficaç a l'hora de reduir les víctimes mortals i els ferits greus a causa d'atropellament. En aquest sentit, el Servei Català de Trànsit (SCT) ofereix als municipis la possibilitat de realitzar treballs tècnics de pacificació del trànsit en determinades zones dels municipis, tenint en compte també les necessitats del transport col·lectiu de viatgers.

A més de reduir el nombre d'accidents i la lesivitat d'aquests, la pacificació i convivència d'espais també té com a efecte la reducció del soroll provocat pel trànsit, la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de les emissions de CO^2. D'altra banda, la limitació de velocitat a 30 km/h permet una cohabitació segura entre els vehicles motoritzats i la bicicleta, podent evitar així la construcció d'una infraestructura segregada.

Pel que fa als infants, es vol promocionar els camins escolars per tal de fomentar que infants i joves facin el seu recorregut diari de casa a l'escola a peu o en bicicleta i de manera autònoma i sostenible.

Amb una societat amb un percentatge creixent de gent gran, també cal estudiar els canvis a promoure orientats a aquest col·lectiu, especialment en zona urbana, com ara: reforçar els refugis de vianants en els passos, adaptar les semaforitzacions, millorar la seguretat dels paviments a les voreres, etc.

Igualment, per a una anàlisi més acurada de l'accidentalitat, cal conèixer la mobilitat dels usuaris vulnerables no motoritzats.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Col·laborar amb els ajuntaments per estendre zones de vianants i zones 30 als nuclis urbans (acció 1.3.1.1) **Evolució del nombre de morts i ferits greus no motoritzats en via urbana**	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	Promocionar els camins escolars (acció 1.3.1.2) **Evolució del nombre de víctimes mortals per atropellament d'infants en zona urbana**	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Promoure els canvis infraestructurals necessaris en zona urbana en una societat amb major nombre de gent gran (acció 1.3.1.3)** **Evolució del nombre de víctimes mortals per atropellament de gent gran en zona urbana**	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	**Promocionar la visibilitat dels vianants (acció 1.3.1.4)** **Evolució del nombre de víctimes mortals per atropellament**	SCT, entitats locals, associacions de víctimes
■ ■ ■	**Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats (acció 1.3.1.5)** **Evolució del nombre de víctimes mortals usuaris vulnerables no motoritzats**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, ajuntaments i entitats locals

Ciclistes

S'està produint un increment de la mobilitat de la bicicleta com a mitjà de transport tant en zona interurbana com urbana. Hi ha un augment de víctimes mortals i ferits greus en el col·lectiu de ciclistes, tant en zona urbana (+43,2% entre el 2010 i el 2015) com interurbana (+14,3%). Principalment, es tracta de víctimes homes, amb major proporció d'entre 55 i 64 anys.

Cal considerar que, tot i aquest augment, els comportaments de circulació presenten unes característiques ben diferenciades segons sigui zona urbana o interurbana.

En zona interurbana s'estudia la necessitat de senyalitzar itineraris de carreteres compartides que consisteixen a col·locar senyals informatius que recorden la necessitat de mantenir la distància d'un metre i mig entre els vehicles motoritzats i les bicicletes.

En zona urbana, s'han d'establir mesures de pacificació del trànsit, promoure carrils bici per facilitar la circulació de les bicicletes i incidir en l'ús de reflectors per afavorir la visibilitat dels ciclistes.

Amb la participació en la Mesa de la Bicicleta es persegueix l'objectiu d'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 vianants, tot proposant mesures més segures sobre la base dels estudis d'accidentalitat d'aquest grup d'usuaris.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Analitzar, definir i fer el seguiment del Pla d'actuacions de carreteres compartides (acció 1.3.1.6)** **Evolució del nombre d'accidents amb bicicletes implicades**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, altres titulars de les vies interurbanes (diputacions, Ministeri de Foment)
■ ■ ■	**Promoure mitjans de convivència entre ciclistes, automòbils, motocicletes i vianants en l'àmbit urbà (acció 1.3.1.7)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus per mitjà de transport**	SCT, entitats locals, ajuntaments
■ ■ ■	**Promocionar la visibilitat dels ciclistes (acció 1.3.1.8)** **Evolució del nombre de víctimes mortals ciclistes**	SCT, entitats locals, ajuntaments
■ ■ ■	**Participar en la Mesa de la Bicicleta (acció 1.3.1.9)** **Evolució del nombre de víctimes mortals ciclistes**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, organitzacions, federacions, associacions d'usuaris, empreses del sector i diverses entitats, tant públiques com de la societat civil, vinculades al món de la bicicleta

Motociclistes

A Catalunya, l'ús de la motocicleta està molt arrelat a la mobilitat de les persones, tant per al desplaçament al lloc de treball com per al gaudi en els moments d'oci.

La xifra de motoristes ferits o morts es manté a l'alça, tant en zona urbana com interurbana. Els principals grups de risc són motoristes d'entre 45 i 54 anys (19,2 morts i ferits greus per 100.000 habitants l'any 2015) i d'entre 25 i 34 anys. En general, en homes de 18 a 64 anys hi ha sobrerepresentació dels ferits en relació amb la població per grups d'edat.

L'àmbit d'actuació de la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes es centra en diferents línies de treball, com ara:

- Investigació dels accidents en què intervenen motociclistes
- Promoció d'elements de seguretat (activa i passiva) en les motocicletes
- Realització de jornades i seminaris amb entitats, organitzacions i agents implicats en la seguretat viària del motorista
- Proposta d'altres accions per reduir l'accidentalitat dels motociclistes

Molts dels accidents de motocicleta en via interurbana es produeixen als accessos a les grans ciutats. És per això que es farà un estudi pilot de segregació de motocicletes als accessos a les grans ciutats.

Igualment, les millores en les infraestructures viàries han d'augmentar la seguretat dels motociclistes i contribuir a reduir-ne l'accidentalitat.

Els controls PREMOT són controls específicament orientats a motocicletes, en els quals es fa un control integral del vehicle i el conductor. S'inspeccionen tots els aspectes relacionats amb el conductor (permisos de conduir, consum d'alcohol o altres substàncies, etc.), la documentació de la motocicleta (assegurances, ITV, fitxa tècnica, etc.) i condicions tècniques del vehicle (estat dels pneumàtics, enllumenat, matrícules, etc.), i també l'ús dels elements de protecció necessaris (casc, bàsicament).

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ □	**Analitzar la segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats (acció 1.3.2.1.)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, DGP, policies locals
■ ■ ■	**Mantenir els controls PREMOT (acció 1.3.2.2)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	SCT, DGP, associacions de víctimes
■ ■ ■	**Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motociclistes (acció 1.3.2.3)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, DGP, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	**Analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura (acció 1.3.2.4)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, DGP, Diputació de Barcelona
■ □ □	**Investigar els accidents de trànsit amb víctimes per part de la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes (acció 1.3.2.5)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	SCT
■ ■ ■	**Revisar la normativa i promocionar elements de seguretat activa i passiva en motocicletes (acció 1.3.2.6)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en motocicleta**	SCT, Departament d'Empresa i Coneixement

Persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïdes

Segons el Cens del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies de la base de dades de persones amb discapacitat, l'any 2015 hi havia a Catalunya un total de 514.886 persones amb discapacitat reconeguda –que representen el 6,8% del total de la població–, així com 102.283 persones amb discapacitat i amb barem de mobilitat informat positivament –que representen l'1,3% del total de la població.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Determinar, mitjançant el Decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat (acció 1.3.1.10)**	Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

Atenció a les víctimes postaccident

El març del 2012 es va posar en marxa el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit (SIAVT), que té com a objectiu fonamental millorar la qualitat de vida de les persones directament afectades per accidents de trànsit i els seus familiars. Des de les administracions, cal destacar el reconeixement social de les víctimes, atendre-les i donar respostes, a la vegada que han d'ajudar a difondre la seva tasca en la prevenció d'accidents de trànsit.

S'ampliaran els serveis que actualment l'SCT està donant a les víctimes de trànsit, en el sentit que s'oferirà atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i també en els accidents amb ferits greus on hi hagi infants de menys de 12 anys. Així doncs, es donarà un suport presencial i una atenció especialitzada psicològica a les víctimes i a les persones del seu entorn als municipis de Catalunya, així com un suport psicològic especialitzat per a casos on s'hagi de comunicar a un familiar una mort per accident de trànsit.

Igualment, es promocionarà aquest Servei per tal de fer-ne difusió entre tota la població de Catalunya.

Una gestió adequada de l'accident després de l'impacte esdevé determinant a l'hora de reduir la gravetat de les lesions i, fins i tot, de garantir la supervivència de la persona.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Millorar el servei que ofereix el SIAVT i fer-ne difusió (acció 1.4.1.1)** **Nombre de consultes de víctimes**	SCT, entitats i associacions de víctimes, ajuntaments, DGP i policies locals
■ ■ ■	**Oferir atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i també en els accidents amb ferits greus on hi hagi infants de menys de 12 anys (acció 1.4.1.2)** **Nombre d'actuacions dutes a terme**	SCT, associacions de víctimes d'accident de trànsit, Departament de Salut, DGP, policies locals
■ ■ ■	**Estudiar l'aplicació del nou barem d'indemnitzacions a víctimes d'accident de trànsit (acció 1.4.1.3)**	SCT, associacions de víctimes
□ ■ ■	**Implementar l'e-call (acció 1.4.2.1)** **Evolució dels temps d'assistència a les persones accidentades (anàlisi per àmbits territorials funcionals)**	Departament d'Interior, Departament de Salut
□ ■ ■	**Estudiar els beneficis de l'e-call per a motos i promoure'l en l'àmbit espanyol i europeu (acció 1.4.2.2)** **Realització de l'estudi**	Departament d'Interior, Departament de Salut

Alcohol, drogues i psicofàrmacs

Evolució toxicològica (% conductors víctimes mortals amb substàncies detectades)

Segons l'Institut de Medicina Legal i Ciències Forenses de Catalunya, l'any 2016 el 46,2% dels conductors morts en accident havia consumit algun tipus de substància toxicològica (31,1% alcohol i 25,0% psicofàrmacs o drogues). Aquesta xifra ha augmentat al període 2010-2016, ja que l'any 2010 representaven el 32,5%.

L'alcohol es manté com la substància més detectada a les víctimes mortals per accident de trànsit. Ha incrementat un 19,2% entre el 2010 i el 2016.

La presència de drogues o psicofàrmacs a la sang en els conductors morts per accident de trànsit disminueix respecte a l'any 2015, quan s'havia produït un repunt molt important.

L'ús de substàncies en la conducció es manté com un dels principals factors de risc en què es vol incidir des del PSV 2017-2019, junt amb l'excés de velocitat i les distraccions derivades de l'ús de dispositius durant la conducció.

Per tal de conscienciar els conductors del perill que comporta conduir sota els efectes de l'alcohol i altres drogues, cal continuar amb els controls preventius, modificar el marc normatiu en relació amb els controls preventius de drogues i analitzar la metodologia actual de mostreig en l'execució de controls d'ús d'alcohol i drogues i l'adaptació a la metodologia DRUID (*Driving Under Influence of Alcohol and Drugs*).

L'Alcolock (o Interlock) és un dispositiu que mesura la concentració d'alcohol en l'aire espirat pel conductor del vehicle. Dins de la Unió Europea, s'ha començat a implantar per millorar la seguretat viària en el transport de persones i mercaderies (autobusos, taxis i camions).

Calendari	Accions i indicadors	Agents
■ ■ ■	**Fer campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues (acció 1.1.1.1.)** **Evolució del % de positius d'alcohol o drogues en morts**	SCT, DGP, policies locals
□ □ ■	**Modificar el marc normatiu dels controls preventius de drogues (acció 1.1.1.2.)** **Evolució del % de positius de drogues en morts**	SCT, DGP, policies locals
□ ■ □	**Fer controls aleatoris d'alcohol, drogues i psicofàrmacs (acció 1.1.1.3)** **Nombre de controls fets**	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de víctimes
■ ■ ■	**Fer campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs (acció 1.1.1.4)** **Evolució del % de positius en psicofàrmacs**	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de víctimes
□ □ ■	**Estudiar el potencial benefici de l'alcoholèmia zero per als motociclistes (acció 1.1.1.7)** **Evolució del % de positius motociclistes**	SCT, Departament de Salut
□ □ ■	**Estudiar la possibilitat de fer propostes legals per aplicar l'alcoholèmia zero en reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes (acció 1.1.1.8)** **Evolució del % de positius reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes**	SCT, Departament de Salut
□ ■ ■	**Implementar l'Alcolock per a determinats col·lectius (acció 1.1.2.1)** **Evolució del % de positius d'alcohol en morts**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament de Salut

Velocitat

La velocitat és un dels factors de risc més importants. L'any 2015, la velocitat inadequada va concórrer com a factor en l'11,4% dels accidents. El control de la velocitat ha estat efectiu a l'hora de fer complir els límits de velocitat establerts, i en els punts o trams on s'han instal·lat cinemòmetres, en general, s'ha produït una disminució de l'accidentalitat.

A la xarxa viària interurbana es produeixen circumstàncies canviants en relació amb les intensitats, la circulació, la mobilitat, etc., motiu pel qual i en relació amb els cinemòmetres s'ha d'avaluar periòdicament l'eficàcia del sistema, amb l'objectiu de disminuir l'accidentalitat.

Es prioritzarà la instal·lació de controls de velocitat de tram, donat que l'efecte de reducció de velocitat és superior en aquests que en els cinemòmetres de punt.

Cal continuar amb la política preventiva de vigilància i control de la velocitat com a factor de risc, que l'SCT porta a terme conjuntament amb els Mossos d'Esquadra i les policies locals.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Avaluar l'estat actual del control de la velocitat i establir el pla de cobertura (acció 1.2.2.1.)** **Nombre d'accidents en què la velocitat és un factor concurrent**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment
■ ■ ■	**Estendre el control de la velocitat mitjana per trams (acció 1.2.2.2.)** **Nombre d'accidents en què la velocitat és un factor concurrent**	SCT, titulars de la xarxa viària catalana
■ ■ ■	**Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat (acció 1.2.2.3)** **Índex de velocitats mitjanes a Catalunya**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	**Fer campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva (acció 1.2.2.4)** **Nombre de denúncies per velocitat inadequada o excessiva durant les campanyes**	SCT, DGP i policies locals

Conductors reincidents

L'SCT, conjuntament amb el Departament de Justícia, impulsarà una modalitat específica d'intervenció, en el context del compliment de les sancions penals, adreçada a aquelles persones que hagin estat reincidents en la comissió de delictes de trànsit per detecció de consum de begudes alcohòliques o drogues tòxiques durant la conducció.

Aquesta mesura té per finalitat reforçar els programes de reeducació actualment existents adreçats als conductors penats (tant en els centres penitenciaris com en el context del compliment de mesures penals alternatives), tot establint una intervenció més especialitzada i intensiva.

Aquesta mesura es portarà a terme en coordinació amb el Departament de Salut, atesa la presència potencial d'addiccions o altres trastorns en la població a qui s'adreça l'actuació.

Alhora es continuarà desenvolupant els programes de reeducació existents adreçats als conductors que hagin comès infraccions administratives greus o molt greus.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Aplicar noves mesures per a conductors reincidents (acció 1.1.1.5.)** **Evolució del % de positius d'alcohol o drogues en morts**	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut
□ ■ ■	**Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors reincidents (administratius o penals) (acció 1.1.1.6)** **Evolució del % de positius d'alcohol o drogues en morts**	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut i resta de membres del GT reincidents

Combatre la indisciplina viària

Per tal de combatre la indisciplina viària, és convenient reforçar els controls preventius de les infraccions a la normativa de trànsit en aquells articles que penalitzen les conductes que més comprometen la seguretat viària, com ara les distraccions, l'ús d'elements de seguretat passiva, etc.

Les distraccions durant la conducció són una de les causes importants d'accidentalitat, per la qual cosa s'ha d'estudiar la implementació de noves tecnologies que ajudin a combatre aquest tipus d'infracció (entre elles, les de detecció de l'ús de mòbils en la conducció i de l'ús de cinturons per part dels ocupants d'un vehicle).

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Combatre les infraccions contra la seguretat viària (acció 1.2.1.1) **Evolució del nombre de sancions per tipus**	SCT, DGP, policies locals
■ ■ ■	Combatre les infraccions detectades per l'ús del mòbil durant la conducció (acció 1.2.1.2) **Evolució del nombre d'accidents en què les distraccions siguin un factor concurrent**	SCT, DGP, policies locals
■ ■ ■	Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària (acció 1.2.1.3) **Evolució del nombre de sancions per tipus**	SCT, DGP

OBJ 2 Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)

L'objectiu estratègic 2 incideix en la necessitat d'una visió transversal en la creació d'entorns de mobilitat segurs, homogeneïtzant la forma de treballar en zona urbana i interurbana, i coordinant-ne els agents implicats. La finalitat última és proporcionar a l'usuari un espai de mobilitat continu, homogeni en la seva ordenació i en els elements de seguretat.

Col·laboració amb el món local

Els últims anys s'ha produït un increment del nombre de morts i ferits greus en zona urbana (del 2,4% entre el 2010 i el 2015). Aquest últim any, el 51% dels morts i ferits greus a la xarxa viària catalana han estat en zona urbana (any 2015), invertint la tendència d'anys anteriors. És per això que la lluita de l'accidentalitat en zona urbana és un àmbit específic de treball al PSV 2017-2019.

Aquesta realitat requereix mesures específicament adreçades a zones urbanes, en col·laboració amb els agents locals. Cal ampliar el coneixement de les principals problemàtiques i solucions a través de jornades divulgatives, orientades a temàtiques específiques.

L'SCT oferirà col·laboració als ajuntaments per elaborar plans locals de seguretat viària, cedir etilòmetres i cinemòmetres, organitzar activitats d'educació per a la mobilitat segura pràctica, comprar equips de detecció de drogues, etc.

Els plans locals de seguretat viària (que es redacten des de l'any 2006) concreten un eix d'actuacions a favor de la seguretat viària en zona urbana i estableixen mesures per tal d'aconseguir els objectius plantejats.

Es faran, en col·laboració amb els municipis, treballs tècnics de pacificació de zones urbanes, amb l'objectiu de protegir els col·lectius més vulnerables a l'espai públic.

L'SCT disposa de dos estudis de reubicació dels accidents a les travesseres, donat que molts dels accidents amb víctimes que succeeixen a les ciutats i pobles són a les travesseres. Cal, doncs, la col·laboració dels diferents agents implicats per abordar aquesta problemàtica i oferir solucions per reduir l'accidentalitat en aquestes travesseres.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Organitzar jornades tècniques sobre seguretat viària urbana (acció 2.1.1.1)** **Nombre d'assistents a les jornades** **Nombre de temàtiques tractades prioritàries per a la seguretat viària**	SCT, entitats locals, policies locals, titulars de les carreteres, associacions de víctimes, col·legis professionals, etc.
■ ■ ■	**Col·laborar i assessorar els municipis per millorar la seguretat viària (acció 2.1.2.1)** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en zona urbana**	SCT, ajuntaments, policies locals, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	**Redactar plans locals de seguretat viària (PLSV) i fer-ne el seguiment, l'avaluació i l'actualització (acció 2.1.2.2)** **Nombre de PLSV aprovats** **Nombre de seguiments de PLSV i de PLSV avaluats i actualitzats** **Evolució del nombre de morts i ferits greus vianants en zona urbana**	SCT, diputacions, ajuntaments
■ ■ ■	**Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics de pacificació per millorar la seguretat viària al municipi (acció 2.1.2.3)** **Nombre de treballs tècnics redactats** **Evolució del nombre de morts i ferits greus no motoritzats en via urbana**	SCT, diputacions, ajuntaments
■ ■ ■	**Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en travesseres i en zones periurbanes del municipi (acció 2.1.2.4)** **Nombre de treballs tècnics redactats sobre travesseres** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en travessera urbana**	SCT, diputacions, ajuntaments, titulars de les vies
■ □ □	**Elaborar un nou manual-guia per establir criteris per a la redacció de plans locals de seguretat viària i mesures de pacificació del trànsit (acció 2.1.2.5)**	SCT, ajuntaments

Infraestructures viàries

Els trams d'alta concentració d'accidents requereixen un seguit d'accions orientades a aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris.

Una de les accions que preveuen les administracions titulars de la xarxa viària és l'estudi de l'accidentalitat tant a nivell general, amb la identificació dels trams de concentració d'accidents, com a nivell més específic, amb la determinació de trams o itineraris de concentració d'accidents per xocs frontals (on s'estudiarà la implantació de separadors de fluxos de trànsit, en carreteres convencionals de calçada única i fora de travesseres urbanes, o l'aplicació de la nova instrucció d'abalisament). Aquestes anàlisis estan orientades a aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris.

A les infraestructures viàries en servei, la direcció competent en matèria d'infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya portarà a terme, en col·laboració amb l'SCT, l'anàlisi i la classificació dels trams d'infraestructures viàries en servei amb alta concentració d'accidents, dels trams amb un alt potencial de millora de la seguretat i dels trams amb un alt potencial d'estalvi quant a costos derivats de l'accidentalitat.

En termes d'innovació i recerca en noves tendències de seguretat viària, el Departament de Territori i Sostenibilitat ha definit el disseny i la implantació de separadors de fluxos de trànsit en carreteres convencionals de calçada única i fora de travesseres urbanes, amb l'objectiu de reduir els xocs frontals a les carreteres 1+1 convencionals.

En les fases de planificació i projecte de les infraestructures viàries catalanes, les diferents administracions titulars de la xarxa viària interurbana, en col·laboració amb l'SCT, promouran avaluacions d'impacte de la seguretat viària i auditories de seguretat viària.

El Departament de Territori i Sostenibilitat fa anualment les avaluacions d'impacte de la seguretat viària i auditories de seguretat viària dels projectes que redacta en relació amb les carreteres de la Generalitat de Catalunya.

El Pla estratègic de gestió i millora continuada (PEGEMC) de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya inclou, entre d'altres, els eixos estratègics Explotació, Seguretat viària - visió zero i Carreteres intel·ligents. Aquests eixos es desenvolupen a través d'una sèrie de programes que contenen el conjunt d'actuacions i activitats.

Dins l'eix estratègic Explotació, destaquen els programes següents:

- El Programa de conservació ordinària inclou totes les activitats encaminades a aconseguir un grau de conservació òptim de la xarxa viària i establir un alt grau d'eficiència en el servei de manteniment.
- El Programa de ferms conté totes les activitats de reposició i millora dels ferms, amb l'objectiu genèric de mantenir unes condicions adequades de seguretat i de comoditat en la circulació.
- El Programa d'estructures inclou totes les activitats de reposició i millora dels ponts, amb l'objectiu genèric de mantenir unes condicions adequades de seguretat i de comoditat en la circulació.
- El Programa d'actius geotècnics amb les activitats necessàries per dissenyar, programar i executar actuacions en els actius geotècnics, per preservar o garantir-ne l'estabilitat i el servei.
- Dins l'eix estratègic Seguretat viària - visió zero destaquen els programes següents:
- El Programa de seguretat viària global: preveu l'execució de les actuacions de millora de caràcter genèric per augmentar la seguretat en el conjunt de la xarxa.
- El Programa de seguretat viària puntual: inclou les actuacions dissenyades per a situacions en trams concrets de la xarxa.
- El Programa de seguretat viària protecció de vulnerables: conté les actuacions per millorar la infraestructura per tal de reduir l'accidentalitat dels usuaris vulnerables.
- El Programa de separadors de fluxos de trànsit: amb les actuacions específiques per reduir els accidents frontals.

Dins l'eix estratègic Carreteres intel·ligents, destaquen, entre d'altres, el Programa de túnels i el Programa d'integració de sistemes.

El Departament de Territori i Sostenibilitat executa anualment el Pla d'inspeccions de seguretat viària de les carreteres de la Generalitat de Catalunya que ja estan en servei (en fase d'explotació i conservació), amb comprovacions ordinària i periòdica de les característiques i les oportunitats de millora de la seguretat viària d'una carretera existent.

També es treballarà la problemàtica d'accidents deguts a la presència d'animals a la via. Les dades revelen un augment del 45% de les topades amb ungulats els últims quatre anys, i del 35% si es tenen en compte tots els animals en llibertat. Entre les mesures correctores que s'estudiaran, hi ha la instal·lació o reforç dels tancaments perimetrals, senyals fixos i variables i una prova pilot amb distintius que emeten sons i sorolls.

A més, s'impulsaran altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura, com són definir criteris de sistemes de contenció per a carreteres convencionals de trànsit baix.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Desenvolupar les instruccions i promoure avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.1.1)** **Nombre d'instruccions** **% de km auditats respecte del total de la xarxa viària** **Nombre i % de vies auditades per titular** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en vies auditades**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Fer avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.1.2)** **% de km auditats** **Evolució del nombre de morts i ferits greus en vies auditades**	Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	**Fer el càlcul del cost social mitjà dels accidents mortals i dels accidents greus que es produeixin a la xarxa viària de Catalunya (acció 2.3.1.3)** **Càlcul del cost social**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	**Definir i aprovar la Instrucció d'abalisament de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.1.4)** **Nombre d'accidents frontals**	Departament de Territori i Sostenibilitat
□ ■ □	**Fer un seguiment dels TCA (acció 2.3.4.1)** **Evolució de l'accidentalitat als trams de concentració d'accidents (TCA)**	SCT, titulars de les vies interurbanes (Ministeri de Foment, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions)
■ ■ ■	**Executar el Procediment d'anàlisi sistemàtica dels accidents greus i mortals de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya i de la xarxa de la Diputació de Barcelona (acció 2.3.4.2)** **Nombre d'informes previs** **Nombre d'informes específics** **Nombre d'accidents greus i mortals**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	**Executar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya i de la xarxa de la Diputació de Barcelona (acció 2.3.4.3)** **Nombre de km de carreteres inspeccionats** **Nombre d'accidents greus i mortals en carreteres de la Generalitat de Catalunya**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
■ ■ ■	**Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura (acció 2.3.4.4)** **Nombre d'estudis elaborats**	Departament de Territori i Sostenibilitat, Diputació de Barcelona, SCT
■ ■ ■	**Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Explotació de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.4.5)** **Nombre d'actuacions executades**	Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	**Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Seguretat viària - visió zero de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.4.6)** **Nombre d'actuacions executades**	Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	**Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Carreteres intel·ligents de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya (acció 2.3.4.7)** **Nombre d'actuacions executades**	Departament de Territori i Sostenibilitat

Calendari	Accions i indicador	Agents
☐ ■ ☐	**Estudiar la problemàtica dels accidents frontals (acció 2.3.4.8)** **Evolució del nombre d'accidents amb xocs frontals**	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
☐ ■ ☐	**Estudiar la problemàtica dels accidents amb animals a la via (acció 2.3.4.9)** **Evolució del nombre d'accidents amb animals implicats**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, Departament de la Presidència i resta de membres del GT d'incidències amb animals a la via

Informació viària i gestió sostenible del trànsit

La utilització de sistemes intel·ligents de transport i gestió del trànsit tindrà un impacte molt significatiu en la gestió de la seguretat viària durant els propers anys.

En aquest sentit, l'SCT està fent una aposta ferma per a la introducció i renovació contínues dels instruments i equips tecnològics, per tal d'aprofitar l'impacte de les noves tecnologies a favor de la seguretat viària i la gestió de la mobilitat.

D'una banda, s'està duent a terme una renovació integral del Centre d'Informació Viària de Catalunya (CIVICAT), que té com a funcions principals informar de l'estat del trànsit, gestionar els trams conflictius i millorar la seguretat viària a les vies de Catalunya. Aquesta renovació integral, que inclourà des d'un nou programari de gestió integral fins a la instal·lació d'un videomosaic d'última generació (que permetrà configurar escenaris predefinits i gestionar fins a vuit aplicacions simultànies), entre d'altres, permetrà equiparar el CIVICAT a altres centres de referència europeus, tant pel que fa a la tecnologia com a l'operativitat.

D'altra banda, l'SCT també està treballant per a la millora contínua de la informació del trànsit que es dona al ciutadà a través del Mapa Continu de Trànsit (MCT), on es representen i visualitzen, per exemple, l'estat del trànsit en temps real, les imatges de les càmeres de vídeo, els panells de missatges variables i les incidències viàries. L'objectiu principal és incorporar més informació en temps real en l'àmbit de la xarxa de carreteres de Catalunya a través de diferents fonts d'informació, com les velocitats de recorregut o el temps de viatge, i posar-la a disposició de la ciutadania. Així mateix, es milloraran totes les tasques relacionades amb la detecció de les incidències de trànsit per tal de proporcionar una resposta més ràpida.

Una altra eina fonamental d'informació del trànsit és l'app Trànsit, on es vol facilitar l'accés del ciutadà als diferents serveis de l'SCT des d'un mitjà mòbil, contribuint a la millora de la seguretat viària i a evitar distraccions. L'objectiu és millorar i augmentar els serveis que s'ofereixen a través de l'app.

Una altra eina molt important en la gestió del trànsit per assegurar una millor fluïdesa i seguretat viàries són les mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit que s'apliquen cada setmana per donar resposta a les diferents necessitats de mobilitat. Per exemple, les mesures de trànsit que s'instal·len durant els caps de setmana de la temporada d'esquí o a l'estiu, així com per Setmana Santa, en què es mobilitza una gran quantitat de vehicles i cal prioritzar-ne la seguretat.

Paral·lelament, també s'ha de seguir treballant per a la millora contínua dels procediments d'actuació a les carreteres de la xarxa viària de Catalunya en casos d'incidències greus que tinguin una afectació greu sobre el trànsit.

El volum de trànsit, el creixement de la flota de vehicles i la dieselització del parc de vehicles són unes de les causes principals de contaminació. La congestió del trànsit entorn de les grans ciutats és un dels problemes principals, i és per això que també s'ha de treballar per identificar possibles solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació ambiental, millorant al mateix temps la seguretat viària.

Cal millorar les condicions de mobilitat i anar cap a una mobilitat més segura i sostenible. Algunes de les accions –ja previstes a l'Objectiu 1– fan referència a mesures de pacificació del trànsit a les nostres ciutats i pobles. Mesures que, a més de reduir el nombre d'accidents i la lesivitat d'aquests, i la pacificació i convivència d'espais, també té com a efecte la reducció del soroll provocat pel trànsit, la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de les emissions de CO^2.

Igualment, per aconseguir una mobilitat més sostenible, cal promoure el transport públic davant el transport privat.

Hi ha nombroses actuacions per promoure l'ús del transport públic respecte al privat que repercuteixen en la millora de la seguretat viària dels usuaris, així com en la reducció d'emissions contaminants. Amb l'objectiu bàsic de fer més competitiu el transport públic, s'impulsaran mesures per tal de prioritzar-lo: actuacions de millora de la velocitat comercial (disseny de carrils bus als principals corredors d'accés a les ciutats; priorització semafòrica en travesseres i vies urbanes) i actuacions de millora de la intermodalitat (complementarietat dels serveis d'autobús i de tren, dels serveis d'aparcament d'enllaç; bona accessibilitat a peu als intercanviadors i parades de transport públic; gestió d'horaris i tecnologia d'informació en temps real).

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Renovar integralment el Centre d'Informació Viària de Catalunya (CIVICAT) (acció 2.3.2.1)** **Nombre de millores introduïdes**	SCT
■ □ □	**Instal·lar un nou videomosaic d'última generació (acció 2.3.2.2)** **Nombre de funcionalitats instal·lades**	SCT
■ □ □	**Millorar el Mapa Continu de Trànsit (MCT) incorporant-hi més informació en temps real de la xarxa viària de Catalunya (acció 2.3.2.3)** **Nombre de millores introduïdes** **Nombre d'usuaris de l'MCT**	SCT
■ ■ ■	**Millorar l'app Trànsit (acció 2.3.2.4)** **Nombre de millores introduïdes** **Nombre de visites a l'app**	SCT
■ ■ ■	**Aplicar mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit (acció 2.3.2.5)** **Nombre de dies amb mesures especials**	SCT, DGP, Departament de Territori i Sostenibilitat i ens locals
■ ■ ■	**Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària (acció 2.3.2.6)** **Nombre de solucions analitzades**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, ens locals
■ ■ ■	**Implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya (acció 2.3.2.7)** **Nombre actuacions realitzades**	SCT
■ ■ ■	**Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants (acció 2.3.3.1)** **Nombre de procediments millorats**	SCT, DGP, Departament de Territori i Sostenibilitat i ens locals
■ ■ ■	**Promoure l'ús del transport públic respecte del transport privat (acció 2.4.1.1)** **Evolució de la velocitat comercial dels serveis d'autobús que circulen pels corredors on s'actua** **Evolució del % de parades d'autobús interurbanes accessibles/segures** **Nombre de serveis urbans i interurbans amb temps d'espera entre ells inferior a 15 minuts** **Accidents en transport públic vs. accidents en vehicle privat**	Ajuntaments, titulars de les carreteres i travesseres (Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Ministeri de Foment), titulars dels serveis de transport públic (ajuntaments, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment)

OBJ 3 Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura

A Catalunya, nombrosos agents públics i privats treballen activament en la millora de la mobilitat i de la seguretat viària. És objectiu del Servei Català de Trànsit impulsar-ne la participació activa i la corresponsabilitat per tal de reduir la sinistralitat a la xarxa viària catalana.

La coordinació de les accions, així com la creació de sinergies, ha de permetre crear entorns d'intercanvi i de treball conjunt amb resultats favorables.

Corresponsabilitat d'entitats públiques i privades

La coordinació i col·laboració entre departaments de l'Administració, així com amb altres ens públics i entitats i agents privats, és bàsica per a la millora de la seguretat viària. En aquest marc, es vol impulsar la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV) i els grups de treball que en depenen.

Així mateix, les associacions de víctimes de trànsit tenen un rol destacat a l'hora de donar suport i complementar la implantació de l'estratègia de seguretat viària.

L'Observatori de Seguretat Viària recull les dades, analitza la informació i investiga sobre el trànsit i la seva seguretat per tal d'ajudar en la presa de decisions de les polítiques públiques. Cal dotar l'Observatori dels recursos necessaris per desenvolupar les funcions que té encomanades.

Entre les accions que ha de desenvolupar l'Observatori s'inclouen el recull de les millors pràctiques en matèria de seguretat viària urbana i laboral, la millora de la informació dels accidents de trànsit en seguretat viària urbana, la realització d'estudis sobre problemàtiques concretes de seguretat viària i la creació d'un web de l'Observatori.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Impulsar i participar en la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV), així com en els grups de treball (acció 3.1.1.1)** **Nombre d'entitats que participen a la CCTSV** **Nombre de grups de treball convocats i reunions d'aquests**	SCT, membres de la CCTSV
■ ■ ■	**Col·laborar amb entitats i associacions de víctimes en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària (acció 3.2.1.1)** **Nombre d'activitats de les entitats que compten amb el suport de l'SCT**	SCT, associacions de víctimes d'accident de trànsit
■ ■ ■	**Desenvolupar l'Observatori de Seguretat Viària (acció 3.4.1.1)** **Nombre d'estudis elaborats**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, Departament de Territori i Sostenibilitat, entitats locals i representants de diferents universitats, associacions de víctimes d'accident de trànsit

Seguretat viària laboral

Les empreses són un altre actor fonamental que pot contribuir amb actuacions en l'àmbit de la seguretat viària, reforçant la prevenció de l'accidentalitat entre els seus treballadors.

Les víctimes d'accidents laborals de trànsit van suposar l'any 2016 un 39% del total de víctimes d'accidents de trànsit a Catalunya. Els accidents laborals de trànsit van suposar el 2016 un 13,0% del conjunt d'accidents de treball amb

baixa, aquest percentatge augmenta fins al 42,0% en el cas dels accidents mortals. Així doncs, més d'un terç de les víctimes mortals per accident de treball a Catalunya estan relacionades amb el trànsit

Es preveuen diverses eines preventives a l'abast d'empreses i resta d'agents implicats:

- Una guia d'avaluació de riscos laborals
- Guies de seguretat viària laboral per a treballadors i empreses
- Material específic i propostes per conscienciar dels accidents de trànsit com a part dels riscos laborals, orientat als treballadors, les administracions, les empreses i la societat

Pel que fa específicament a l'SCT, ofereix als ajuntaments convenis de col·laboració per redactar treballs tècnics de seguretat viària en polígons industrials, amb l'objectiu de reduir-hi la sinistralitat mitjançant l'acció local.

Complementant la tasca preventiva, i donada la magnitud dels accidents laborals de trànsit, es preveu fer un estudi per aprofundir en l'obtenció, el processament i l'anàlisi d'aquest tipus d'accident a Catalunya. Per poder quantificar aquesta problemàtica, caldrà identificar aquest tipus d'accident a la base de dades.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Donar suport a les empreses per elaborar plans de seguretat viària laboral en els plans de prevenció de riscos laborals (acció 3.3.1.1.)** **% de plans de prevenció de riscos que incorporen els aspectes del trànsit per motius laborals com a factor de risc** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, sindicats de treballadors, patronals
■ ■ □	**Elaborar guies de seguretat viària laboral per a treballadors i empreses (acció 3.3.1.2)** **Publicació de guies de seguretat viària laboral** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
■ ■ □	**Fer campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos dels desplaçaments d'anada i tornada de la feina (acció 3.3.1.3)** **Evolució de l'accidentalitat en anar i tornar de la feina**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, Departament de Salut
□ ■ □	**Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit (acció 3.3.1.4)** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
■ ■ ■	**Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en polígons industrials (acció 3.3.1.5)** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, ajuntaments
■ ■ ■	**Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit (acció 3.3.1.6)** **Nombre d'accidents laborals de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
■ ■ ■	**Promoure el transport col·lectiu de viatgers per anar i tornar de la feina (acció 3.3.1.7)** **Nombre d'accidents laborals de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

OBJ 4 Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats

El model català de seguretat viària ha de disposar d'un marc legal propi, d'estructures, d'instruments i de mecanismes de gestió orientats a l'excel·lència.

Una millora de l'autonomia i de la gestió passa per millorar el marc legal i l'actual marc de competències. També implica dotar-se d'uns estàndards en matèria de seguretat viària que enfoquin l'activitat de l'SCT, i continuar treballant aplicant les millors pràctiques internacionals en la matèria, anticipant les situacions de risc d'accidentalitat.

Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària

D'acord amb la Llei orgànica 6/1997, Catalunya té competències executives de legislació en matèria de trànsit i seguretat viària i pot promoure modificacions d'aquesta legislació amb l'objectiu de reduir la sinistralitat a la xarxa viària. En aquest sentit, l'SCT fomentarà la millora del marc legal tot proposant reformes en la legislació viària estatal i altres modificacions per a la millora de la seguretat viària.

L'assumpció de plenes competències en matèria de trànsit requereix el disseny d'una estratègia de seguretat viària pròpia, mitjançant la redacció d'una Llei de seguretat viària que estableixi el model d'organització, de finançament i d'estructura en què s'han d'exercir aquestes competències.

L'SCT liderarà i coordinarà el present PSV 2017-2019, assumint el paper d'impulsor principal en l'acompliment de les accions que estableix, i en iniciar el període triennal següent caldrà definir els objectius, l'estructura i els continguts del PSV 2020-2022.

Així mateix, l'SCT millorarà el sistema de qualitat de l'ISO 39001, que estableix els requisits per a la seguretat viària i les millores pràctiques de gestió, la superació dels objectius i la millora de la coherència entre organitzacions implicades en la millora de la seguretat viària.

D'altra banda, es dissenyarà un sistema d'indicadors dels diferents plans departamentals per tal de fer un seguiment de tots els indicadors existents (Pla estratègic, Pla de seguretat viària, Pla departamental, ISO, etc.) que permeti dimensionar les polítiques de seguretat viària i el grau d'acompliment per tal de contribuir a prendre decisions.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Proposar reformes en la legislació viària i en àmbits legals relacionats amb els accidents de trànsit i la seguretat viària (acció 4.1.1.1)** **Elaboració i presentació de les reformes proposades**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, CCTSV i grups de treball
■ ■ ■	**Implantar la nova estratègia de seguretat viària a Catalunya (acció 4.1.4.1)** **Redacció de la Llei de seguretat viària**	SCT, Departament d'Interior
■ ■ ■	**Millorar el sistema de qualitat de l'ISO 39001 al Servei Català de Trànsit (acció 4.2.1.1)** **Certificació de l'ISO 39001**	SCT
■ ■ ■	**Liderar, coordinar i difondre el Pla de seguretat viària 2017-2019 i definir els objectius i continguts generals del PSV 2020-2022 (acció 4.2.3.1)** **Grau d'acompliment del PSV 2017-2019**	SCT, Departament d'Interior, delegacions territorials del Govern
■ ■ ■	**Dissenyar un sistema d'indicadors dels diferents plans departamentals en matèria de seguretat viària i que n'integri el seguiment (acció 4.2.3.2)** **Sistema d'indicadors d'avaluació**	SCT

Informació sobre mobilitat i trànsit

Caldrà millorar i homogeneïtzar els processos d'intercanvi d'informació de seguretat viària entre totes les entitats, per tal de compartir informació sobre mobilitat i trànsit (dades de conductors, de vehicles i d'accidents).

Es dissenyarà un sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària catalana, per tal d'automatitzar l'anàlisi de l'exposició al risc.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents (acció 4.2.4.1)** **% d'accidents urbans georeferenciats** **% de municipis que no aporten informació d'accidents**	SCT, DGP, policies locals, SEM, administracions titulars de la xarxa viària
■ ■ ■	**Dissenyar un sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària catalana (acció 4.2.4.2)** **Manteniment del sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària**	SCT

Procediment sancionador

Optimitzar l'eficiència del procediment sancionador requereix aplicar millores de procés i qualitat:

a) Millora de la gestió en el procediment sancionador: potenciant la tecnificació i definint més acuradament la 'cadena de sanció'.
b) Impuls d'actuacions d'intercanvi d'informació: establint actuacions d'intercanvi d'informació entre els diferents països de la Unió Europea.
c) Millora constant de la qualitat: l'SCT renovarà la certificació de qualitat, amb un objectiu molt clar de millorar el procediment sancionador de trànsit.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Promoure la millora contínua del procediment sancionador (acció 4.2.5.1)** **Nombre d'expedients iniciats anualment / nombre de recursos humans de gestió** **Evolució del temps de tramitació dels expedients** **% notificacions amb devolució respecte del total de notificacions** **% de notificacions lliurades en el primer intent** **% d'inici de procediments executius** **Nombre de col·laboracions europees en relació amb el procediment sancionador** **Certificació de l'ISO 9001**	SCT, Departament de Justícia, Departament d'Interior, policies locals

Seguretat als vehicles

Cal continuar promovent, entre els fabricants de vehicles, la instal·lació de nous dispositius en matèria de seguretat.

Es constata que el parc mòbil català és cada vegada més vell i, a la vegada, hi ha un percentatge de vehicles que no està al dia de l'ITV. Així mateix, caldrà continuar amb les campanyes destinades a promoure les ITV.

Igualment, per aconseguir una mobilitat més sostenible, segura i saludable, es proposen mesures per controlar les emissions dels vehicles amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i la reducció de la contaminació i per augmentar la qualitat i el benestar de tots els ciutadans.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Promoure la instal·lació dels dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie (acció 4.3.1.1)** **Evolució de l'ús dels accessoris de seguretat en persones implicades en accidents**	Departament d'Empresa i Coneixement, SCT, fabricants d'elements de seguretat passiva
■ ■ ■	**Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles (acció 4.3.2.1)** **% de vehicles amb l'ITV** **% de vehicles industrials autoritzats amb l'ITV**	DGP, policies locals, SCT, Departament d'Empresa i Coneixement
■ ■ ■	**Desenvolupar solucions per a la mesura d'òxids de nitrogen i micropartícules a les estacions ITV (acció 4.3.2.2)**	Departament d'Empresa i Coneixement
■ ■ ■	**Controlar les emissions dels vehicles mitjançant l'ús de sistemes OBD en la ITV (acció 4.3.2.3)**	Departament d'Empresa i Coneixement

OBJ 5 Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital

Dins d'un plantejament de corresponsabilitat en seguretat viària, l'educació a diferents edats i col·lectius, la sensibilització en relació amb les conductes de risc i la formació de formadors o de professionals de la mobilitat són un aspecte clau de prevenció.

Un especial èmfasi es posa en l'educació per a la mobilitat segura d'infants (en risc com a vianants) i joves (especialment conductors novells i acompanyants). Aquesta hauria de ser extensiva a altres grups d'edat com la gent gran (especialment vulnerables com a vianants, però també com a conductors) o a grups de risc com són els motoristes (en constant augment de víctimes tant en zona urbana com interurbana), i a l'àmbit de la mobilitat laboral (tant en els desplaçaments quotidians com de professionals del transport).

Educació viària

Des de fa anys, l'SCT i el Departament d'Ensenyament col·laboren amb els docents i els ofereixen materials, projectes i sessions d'informació i sensibilització. Amb la finalitat que els centres educatius integrin l'educació per a la mobilitat segura (EMS) i s'introdueixi als projectes educatius de centre, es va signar un conveni de col·laboració que dona cobertura i basteix aquesta cooperació permanent.

Es potenciarà l'educació i formació sobre mobilitat segura als centres educatius de primària i secundària.

Igualment, tenint en compte l'ascens de l'accidentalitat en el grup de motoristes, durant aquest període l'SCT donarà continuïtat a les activitats educatives adreçades a conductors joves de ciclomotor i de motocicleta que disposin de permís de conduir.

Vist el gran nombre d'actors que participen en la mobilitat i les possibilitats que actuïn com a agents educatius, s'han de fer intervencions perquè s'integrin com a impulsors de l'educació per a la mobilitat segura.

També cal seguir donant suport als monitors d'educació viària de les policies de Catalunya, primers impulsors de l'educació per a la mobilitat segura, mitjançant trobades, recursos didàctics i programes de formació.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Col·laborar amb el Departament d'Ensenyament per al desplegament de l'educació per a la mobilitat segura (acció 5.1.1.1) **Nombre d'accions derivades del conveni** **Evolució del nombre d'infants i joves víctimes d'accident de trànsit**	SCT, Departament d'Ensenyament
■ ■ ■	Educar per a una mobilitat segura mitjançant els parcs infantils (bicicletes) adreçats a alumnes de primària i mantenir l'educació sobre conducció segura de ciclomotors i motocicletes (acció 5.1.1.2) **Nombre de cursos impartits** **Nombre d'assistents als cursos** **Evolució del nombre de joves morts i ferits greus en bicicleta, ciclomotor i motocicleta**	SCT, entitats locals, centres educatius, associacions de víctimes
■ ■ ■	Promocionar i donar suport a les intervencions d'educació per a la mobilitat segura en el marc d'un model competencial (acció 5.1.3.1) **Nombre de destinataris de recursos didàctics, d'intervencions i d'assessorament** **Nombre d'edicions de material**	SCT, monitors d'educació viària, departaments de la Generalitat, ens locals, fundacions, associacions, empreses, universitats
■ ■ ■	Donar suport als monitors d'educació viària de les policies locals i els Mossos d'Esquadra (acció 5.1.3.2) **Formació i nombre de jornades per a monitors d'educació viària**	SCT, ISPC, monitors d'educació viària

Formació en seguretat viària laboral

Paral·lelament a les mesures de gestió de la mobilitat laboral i als desplaçaments de treball, calen actuacions preventives en l'àmbit laboral per aconseguir reduir els accidents laborals de trànsit.

Una manera efectiva d'arribar a les empreses i als treballadors per incloure la prevenció en seguretat viària és amb la formació a les empreses. Actualment és un col·lectiu que no té una formació específica en temes de mobilitat segura i per això és interessant oferir-los-la.

L'Administració pot incidir en la millora de la seguretat viària laboral mitjançant l'oferta de cursos de mobilitat segura dirigits als treballadors dels diferents departaments de la Generalitat, tant als treballadors que utilitzen el vehicle per temes laborals com al conjunt de treballadors amb referència als seus desplaçaments en anar i tornar de la feina.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Fer cursos de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors de l'Administració (acció 5.1.2.1) **Nombre de cursos impartits i valoració** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, DGP, ISPC, Departament de Governació, Escola d'Administració Pública i associacions de víctimes
■ ■ ■	Promoure i aportar recursos pedagògics per a la formació en seguretat viària laboral (acció 5.1.2.2) **Nombre de cursos impartits i valoració** **Evolució de l'accidentalitat laboral de trànsit**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Dissenyar i impartir cursos de seguretat viària a distància en l'entorn laboral (acció 5.1.2.3) **Disseny del curs** **Nombre de cursos**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies

Sensibilització i comunicació

La tasca de sensibilització que porta a terme l'SCT en relació amb els accidents de trànsit i altres aspectes de la seguretat viària és important per conscienciar la ciutadania respecte a aquests temes i a una mobilitat que sigui segura, saludable i sostenible. S'ha d'incidir en les conductes de risc, i també en la fatiga en la conducció.

S'han de difondre els consells de protecció civil i les mesures d'autoprotecció sobre riscos naturals adreçades als conductors, en cas de situacions de risc per diversos fenòmens meteorològics (inundacions, nevades, ventades, etc.) i també davant el risc d'incendis forestals.

Els missatges de sensibilització tenen dos canals principals de difusió:

- Des del març del 2012, l'SCT disposa d'un canal YouTube (youtube.com/transitcatalunya), amb l'objectiu de fer més difusió del material divulgatiu i dels reportatges audiovisuals que realitza.
- Blog Infotrànsit: el gener de 2017 l'SCT ha renovat el blog InfoTrànsit (infotransit.blog.gencat.cat)

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Fer campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals (acció 5.2.1.1) **Nombre de campanyes realitzades i valoració**	SCT, associacions de víctimes
■ ■ ■	Fer campanyes de difusió dels consells de protecció civil i de les mesures d'autoprotecció sobre riscos naturals adreçades als conductors (acció 5.2.1.2) **Nombre de campanyes realitzades i valoració**	Departament d'Interior (Direcció General de Protecció Civil), SCT
■ ■ ■	Continuar amb els serveis interactius que permeten recollir missatges dels ciutadans (acció 5.2.2.1) **Nombre de visualitzacions dels vídeos penjats al YouTube** **Nombre de comentaris a la pestanya de Debat del YouTube** **Nombre de seguidors de Twitter dels diferents perfils de l'SCT** **Nombre de tuits marcats com a favorits o retuitejats**	SCT
■ ■ ■	Continuar amb la redacció del blog Infotrànsit (acció 5.2.2.2) **Nombre d'accessos al blog Infotrànsit**	SCT

Formació viària

Amb l'objectiu de millorar les competències dels conductors, l'SCT ha de promoure la qualitat dels processos relacionats amb l'obtenció del permís de conduir. De forma específica, cal aprofundir en les mesures adreçades a la formació dels formadors i la qualitat dels centres, així com la rehabilitació dels conductors que presenten factors de risc.

Cal donar continuïtat a la formació bàsica dels professors de formació viària i dels directors d'escoles de conductors, incidint en l'aplicació del model de canvi d'actituds i en els factors de risc concrets detectats en cada alumne.

L'SCT, junt amb altres agents del sector, ha d'oferir i facilitar informació i recursos per a la millora de la formació dels conductors a través del web.

Per tal de millorar la qualitat dels conductors, cal també avaluar el funcionament dels centres de formació i dels centres de reconeixement de conductors, i promoure les millores adients per augmentar la qualitat tant de la formació dels conductors com de l'avaluació de les condicions psicofísiques. Es consolidarà el reconeixement de les autoescoles de qualitat, i en concret s'impulsarà l'aplicació dels Curs de seguretat viària basat en el canvi d'actituds, elaborat per la Càtedra d'Educació i Formació Viària de l'SCT i la UAB.

En aquesta mateixa línia, cal fer formació i reciclatge dels formadors viaris i psicòlegs formadors que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts.

Amb la finalitat de millorar els programes formatius adreçats al col·lectiu de conductors amb més risc, cal fer el seguiment dels resultats i de la qualitat dels cursos de permís per punts, en relació amb la reducció de les conductes infractores dels alumnes que hi participen.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Formar els professionals: professors de formació viària i directors d'escoles de conductors (acció 5.3.1.1) **Nombre total de processos de formació/capacitació i participants al final del trienni**	SCT
■ ■ ■	Facilitar recursos per a la millora de la formació dels conductors (acció 5.3.1.2) **Nombre d'accions realitzades**	SCT, universitats, Federació d'Autoescoles de Catalunya (FAC), centres de formació del sector
■ ■ ■	Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors (acció 5.3.1.3) **Nombre de visites fetes anualment**	SCT, Departament de Salut, Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya
■ ■ ■	Impulsar l'aplicació del model de canvi d'actituds i factors de risc a les autoescoles amb un segell de qualitat (acció 5.3.1.4) **Realització del procediment d'acreditació**	SCT, autoescoles
■ ■ ■	Formar els professionals i testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts (acció 5.3.2.1) **Nombre de cursos i jornades al final del trienni**	SCT, Càtedra d'Educació i Formació Viària de l'SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit
■ ■ ■	Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viària i avaluar-ne el procediment i els resultats (acció 5.3.2.2) **Nombre de participants** **Nombre d'accions de seguiment** **Nombre d'estudis fets**	SCT

Gent gran

La gent gran constitueix un grup de risc d'accidents a qui s'han d'adreçar mesures preventives específiques. Els vianants de més de 74 anys són el grup amb més risc de ser greument ferits o morts en atropellaments. Així mateix, a partir dels 65 anys també es detecta un increment del risc com a conductors de turismes, mentre que disminueix en altres vehicles (bicicletes i motocicletes), probablement per un ús menor.

Els serveis públics han de donar una resposta adequada al dret a la mobilitat segura, sostenible i saludable dels usuaris de les vies públiques. Sota aquesta perspectiva, i fent front a l'elevat risc de les persones grans en la seva condició de vianants, passatgers o conductors de vehicles de motor, s'han de potenciar campanyes i formació.

Entre els elements a incidir destaca el canvi de percepció i facultats, tant físiques com psíquiques, degudes a l'edat. Es produeixen distraccions en disminuir tant la capacitat dels òrgans dels sentits (especialment vista i oïda) com la rapidesa de reflexos i la capacitat de concentració. És per això que es vol sensibilitzar i formar aquest col·lectiu i el seu entorn sobre els nous riscos que apareixen progressivament.

Les persones grans noten més el cansament al volant, especialment quan es fan desplaçaments llargs. I, a més, poden tenir limitacions físiques a conseqüència de dolors articulars i musculars.

Com a grup de població, hi ha un ús elevat de medicaments, alguns dels quals són incompatibles amb la conducció, ja que produeixen somnolència i altres efectes secundaris. Cal continuar sensibilitzant la població en relació amb els efectes dels medicaments sobre la conducció i promovent intervencions preventives des dels serveis sanitaris. Aquests requeriments també es poden reflectir en millores en el procés de renovació dels permisos de conducció.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Proposar millores en el procés de renovació dels permisos de conduir (acció 5.3.2.3) **Evolució del nombre de persones grans mortes i ferides greus**	SCT, Departament de Salut, DGT
■ ■ ■	Promoure un Consell Sanitari sobre medicaments i conducció (acció 5.3.2.4) **Evolució del nombre de persones grans mortes i ferides greus**	SCT, Departament de Salut, DGT
■ ■ ■	Sensibilitzar l'entorn de la gent gran sobre els riscos en la conducció i estudiar les causes de l'accidentalitat (acció 5.3.2.5) **Evolució del nombre de persones grans mortes i ferides greus**	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, associacions de víctimes
■ ■ ■	Impulsar les campanyes de seguretat viària orientades a la gent gran (acció 5.1.3.3) **Evolució del nombre de persones grans mortes i ferides greus**	SCT, entitats locals, DGP, policies locals

OBJ 6 R+D+I a la seguretat viària

En el marc d'aquest objectiu, el Servei Català de Trànsit impulsarà la realització d'activitats de recerca i la incorporació del coneixement extern en la definició de les polítiques de mobilitat. La implantació de la tecnologia i dels nous coneixements en aquest camp s'ha de traduir en una millora contínua de la seguretat viària i en una millora de la satisfacció de l'usuari.

Col·laboració amb universitats i centres de recerca

Es potenciarà la col·laboració entre l'SCT i les universitats i centres de recerca per tal d'incorporar la investigació i el coneixement extern en seguretat viària, amb l'objectiu de contribuir a definir i executar polítiques públiques que contribueixin a millorar la seguretat viària a mitjà i llarg termini.

Es planteja desenvolupar una nova oferta d'especialitzacions relacionades amb el trànsit per dotar d'una major professionalitat els entorns laborals centrats en la seguretat viària.

En l'àmbit de l'accidentalitat de motocicletes, aspecte crític dels últims anys, es va crear la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes per tal d'aprofundir en la investigació dels accidents amb motocicletes i proposar accions per tal de reduir-los.

També es mantindrà l'acció de la Càtedra d'Educació i Formació Viària de la UAB, en col·laboració amb l'SCT des de l'any 2004, en la recerca i desenvolupament de programes educatius. Especialment, es preveu continuar impulsant la línia de recerca sobre els canvis d'actitud dels conductors davant dels factors de risc. S'extrauran conclusions que permetin avaluar i dissenyar recursos i programes específics.

Calendari	Accions i indicador	Agents
☐ ■ ■	Crear màsters i especialitzacions de seguretat viària (acció 6.1.1.1) **Nombre de màsters i especialitzacions creades** **Nombre d'alumnes que cursen aquesta formació**	SCT, universitats, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	Col·laborar amb universitats i instituts científics (acció 6.1.2.1) **Nombre de convenis o acords de col·laboració**	SCT, universitats, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ☐ ☐	Desenvolupar la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes (acció 6.1.4.1) **Evolució de morts i ferits greus en motocicleta**	SCT, DGP
■ ■ ■	Impulsar la Càtedra d'Educació i Formació Viària (acció 6.1.5.1) **Nombre de publicacions sobre els canvis d'actitud davant els factors de risc** **Nombre de recursos i programes dissenyats**	SCT, Càtedra d'Educació i Formació Viària de la UAB

Noves tecnologies en gestió del trànsit i la seguretat viària

Un dels nous reptes que s'ha d'afrontar en els propers anys és la incorporació de noves tecnologies en el camp de la mobilitat i com gestionar-ne la integració en el model actual.

La implantació dels vehicles de conducció autònoma comportaran en el futur un nou paradigma, on es plantejaran qüestions tecnològiques, legals, de responsabilitat, d'interacció amb vehicles de conducció no autònoma, etc.

L'SCT participa –juntament amb Indústria, Idiada i el sector de l'automòbil– en la iniciativa del Catalunya Living-Lab, on s'ofereix la possibilitat que els vehicles autònoms circulin per un circuït de proves per tal de desenvolupar les noves tecnologies d'aquest tipus de vehicles.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Analitzar diferents aspectes legals, de responsabilitat i d'interacció relacionats amb els vehicles de conducció autònoma (acció 6.5.1.1) **Nombre de publicacions**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	Participar en la iniciativa del Catalunya Living-Lab (acció 6.5.1.2) **Nombre de proves fetes**	SCT, altres departaments de la Generalitat, sector automoció

Tractament de dades

El nou coneixement es basarà en la creació de sistemes d'informació combinats, que permetin encreuar diverses tipologies de dades i amb origen en diferents fonts.

Dins de la informació d'accidentalitat, l'SCT treballarà en analitzar i millorar les bases de dades d'accidents i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una millor informació. Un dels aspectes clau és analitzar diferents mètodes per aconseguir la coordenada UTM dels accidents atesos pels policies locals (app mòbils), i també l'actualització i millora de la base de dades d'accidents reconstruïts.

Es destinaran recursos a la modelització del trànsit i dels accidents, per aconseguir establir quins són els factors o indicadors més influents i pronosticar la mobilitat mitjançant un model i, de retruc, l'accidentalitat.

Es preveu portar a terme accions R+D+I en àmbits de risc detectats i projectes tècnics d'anàlisi o millora de la seguretat viària.

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	Analitzar i millorar les bases de dades d'accidents i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una millor informació (acció 6.2.1.1)	SCT, DGP, Departament de Territori i Sostenibilitat
■ ■ ■	Implementar els mètodes necessaris per aconseguir la coordenada geogràfica dels accidents atesos per les policies de Catalunya (acció 6.2.1.2)	SCT
■ ■ ■	Crear la base de dades d'accidents reconstruïts (acció 6.2.1.3)	SCT
■ ■ ■	Incorporar la codificació de maniobres de 3 dígits a la base de dades d'accidents de trànsit (SIDAT) (acció 6.2.1.4)	SCT
□ ■ ■	Definir i crear una unitat de modelització del trànsit i d'accidents (acció 6.4.1.1) **Creació de la unitat**	SCT
□ ■ ■	Analitzar la incidència del sistema de punts en les infraccions comeses pels conductors (acció 6.5.1.3) **Nombre de treballs**	SCT
■ ■ □	Donar suport a la recerca de les adaptacions requerides per a la millora de la mobilitat i seguretat de la gent gran (acció 6.5.1.4) **Nombre de línies de suport**	SCT
■ ■ □	Dur a terme treballs tècnics pilot de segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats (acció 6.5.1.5) **Realització treball tècnic**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, DGP, policies locals
■ ■ ■	Dur a terme projectes tècnics per a l'anàlisi i millora de la seguretat viària (acció 6.5.1.6)	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat

Participació en projectes europeus i internacionals

La col·laboració en l'àmbit internacional és essencial en la recerca de les millors pràctiques per al futur.

Un dels principals projectes europeus en què s'està col·laborant amb la Unió Europea i amb el Departament de Salut és l'aplicació de l'escala MAIS 3+ (Maximum Abbreviated Injury SCORE), per definir el terme "ferit greu" i homogeneïtzar aquest concepte a tots els països de la Unió Europea, arribant a consensuar el concepte "ferit greu" en l'àmbit europeu com aquell que té una puntuació MAIS igual o superior a 3.

La puntuació MAIS 3+ es basa en el valor de gravetat més alt que resulta de valorar la gravetat de les lesions diagnosticades en diferents regions anatòmiques en una escala que va de l'1 al 6, sent els valors de 3 a 6 els que es consideren més greus.

L'SCT també col·laborarà amb les entitats europees relacionades amb la seguretat viària (ETSC) i participarà en els diferents projectes que es duguin a terme, tot incrementant el nombre de col·laboracions amb països o regions europees de característiques similars a les catalanes.

L'SCT i el Departament de Territori i Sostenibilitat participen en projectes europeus d'avaluació de la xarxa viària com l'EuroRAP (European Road Assesment Programme), i aquest últim col·labora també amb projectes impulsats per l'organització iRAP (International Road Assessment Programme). Els principals protocols definits per aquestes organitzacions són l'*elaboració de mapes de risc* (elaborats amb dades detallades d'accidents, on destaquen aquells trams viaris amb índexs elevats d'accidentalitat amb relació al trànsit que suporten) i la *qualificació per estrelles* de la xarxa de carreteres a partir de les seves característiques de disseny.

En l'àmbit europeu, l'SCT també col·labora amb el projecte europeu Medtis, l'objectiu del qual és impulsar i coordinar els diferents sistemes intel·ligents de transport (SIT), i amb l'ETSC (European Transport Safety Council).

Calendari	Accions i indicador	Agents
■ ■ ■	**Implantar la codificació MAIS 3+ en el sistema d'informació d'accidents de l'SCT (acció 6.5.1.7)** **Implementació de la codificació**	SCT, Departament de Salut
■ ■ ■	**Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals (acció 6.5.1.8)** **Nombre de projectes europeus en què participa l'SCT** **Nombre de publicacions i comunicacions de l'SCT en l'àmbit internacional**	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat

Accions del PSV ordenades per temàtiques

Aquestes accions a desenvolupar tenen un impacte directe sobre un seguit de temàtiques, ordenades en funció dels principals factors o grups de risc sobre els quals treballen. Es presenten agrupades segons l'ordre següent:

1. Factors de risc: alcohol, drogues, psicofàrmacs; velocitat; distraccions
2. Col·lectius vulnerables: vianants, ciclistes, motocicletes, persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïdes
3. Nens i joves
4. Gent gran
5. Atenció a les víctimes d'accident de trànsit
6. Empreses i treballadors (seguretat viària laboral i formació)
7. Preconductors
8. Conductors reincidents
9. Combatre la indisciplina viària
10. Seguretat als vehicles
11. Infraestructures viàries i informació i gestió del trànsit
12. Col·laboració entre les administracions i altres entitats públiques i privades
    - Universitats i centres de recerca
    - Observatori de Seguretat Viària
    - Òrgans col·legiats SCT: CCTSV, CIMSV i grups de treball
    - Administració local: millora de la seguretat viària urbana
    - Participació en projectes europeus
13. Marc competencial i eines de gestió
    - Marc competencial
    - ISO
    - Indicadors
    - Pla de seguretat viària
    - Tractament de dades
    - Sensibilització i comunicació

1. Factors de risc

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Fer campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues	1.1.1.1
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Modificar el marc normatiu dels controls preventius de drogues	1.1.1.2
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Fer controls aleatoris d'alcohol, drogues i psicofàrmacs	1.1.1.3
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Fer campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs	1.1.1.4

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Estudiar el potencial benefici de l'alcoholèmia zero per a motociclistes	1.1.1.7
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Estudiar la possibilitat de fer propostes legals per aplicar l'alcoholèmia zero en reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes	1.1.1.8
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Implementar l'Alcolock per a determinats col·lectius	1.1.2.1
Combatre la indisciplina viària	1	Combatre les infraccions detectades per l'ús del mòbil durant la conducció	1.2.1.2
Combatre la indisciplina viària	1	Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària	1.2.1.3
Velocitat	1	Avaluar l'estat actual del control de la velocitat i establir el pla de cobertura	1.2.2.1
Velocitat	1	Estendre el control de la velocitat mitjana per trams	1.2.2.2
Velocitat	1	Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat	1.2.2.3
Velocitat	1	Fer campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva	1.2.2.4

2. Vulnerables

Vianants

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Col·laborar amb els ajuntaments per estendre zones de vianants i zones 30 als nuclis urbans	1.3.1.1
Usuaris vulnerables	1	Promocionar els camins escolars	1.3.1.2
Usuaris vulnerables	1	Promoure els canvis infraestructurals necessaris en zona urbana en una societat amb major nombre de gent gran	1.3.1.3
Usuaris vulnerables	1	Promocionar la visibilitat dels vianants	1.3.1.4
Usuaris vulnerables	1	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats	1.3.1.5
Usuaris vulnerables	1	Promoure mitjans de convivència entre ciclistes, automòbils, motocicletes i vianants en l'àmbit urbà	1.3.1.7
Col·laboració amb el món local	2	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics de pacificació per millorar la seguretat viària al municipi	2.1.2.3
Col·laboració amb el món local	2	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en travesseres i en zones periurbanes del municipi	2.1.2.4
Col·laboració amb el món local	2	Elaborar un nou manual-guia per establir criteris per a la redacció de plans locals de seguretat viària i mesures de pacificació del trànsit	2.1.2.5

Ciclistes

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats	1.3.1.5
Usuaris vulnerables	1	Analitzar, definir i fer el seguiment del Pla d'actuacions de carreteres compartides	1.3.1.6
Usuaris vulnerables	1	Promoure mitjans de convivència entre ciclistes, automòbils, motocicletes i vianants en l'àmbit urbà	1.3.1.7
Usuaris vulnerables	1	Promocionar la visibilitat dels ciclistes	1.3.1.8
Usuaris vulnerables	1	Participar en la Mesa de la Bicicleta	1.3.1.9

Motoristes

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Estudiar el potencial benefici de l'alcoholèmia zero per a motoristes	1.1.1.7
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Estudiar la possibilitat de fer propostes legals per aplicar l'alcoholèmia zero en reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes	1.1.1.8
Usuaris vulnerables	1	Promoure mitjans de convivència entre ciclistes, automòbils, motocicletes i vianants en l'àmbit urbà	1.3.1.7
Usuaris vulnerables	1	Analitzar la segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats	1.3.2.1
Usuaris vulnerables	1	Mantenir els controls PREMOT	1.3.2.2
Usuaris vulnerables	1	Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motociclistes	1.3.2.3
Usuaris vulnerables	1	Analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura	1.3.2.4
Usuaris vulnerables	1	Investigar els accidents de trànsit amb víctimes per part de la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes	1.3.2.5
Usuaris vulnerables	1	Revisar la normativa i promocionar elements de seguretat activa i passiva motocicletes	1.3.2.6
Atenció a les víctimes post-accident	1	Estudiar els beneficis de l'e-call per a motos i promoure'l en l'àmbit espanyol i europeu	1.4.2.2
Col·laboració amb universitats i centres de recerca	6	Desenvolupar la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes	6.1.4.1

Persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació reduïdes

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats	1.3.1.5
Usuaris vulnerables	1	Determinar, mitjançant el Decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat	1.3.1.10

3. Nens i joves

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Promocionar els camins escolars	1.3.1.2
Educació viària	5	Col·laborar amb el Departament d'Ensenyament per al desplegament de l'educació per a la mobilitat segura	5.1.1.1
Educació viària	5	Educar per a una mobilitat segura mitjançant els parcs infantils (bicicletes) adreçats a alumnes de primària i mantenir l'educació sobre conducció segura de ciclomotors i motocicletes	5.1.1.2

4. Gent gran

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Usuaris vulnerables	1	Promoure els canvis infraestructurals necessaris en zona urbana en una societat amb major nombre de gent gran	1.3.1.3
Gent gran	5	Impulsar les campanyes de seguretat viària orientades a la gent gran	5.1.3.3
Gent gran	5	Proposar millores en el procés de renovació dels permisos de conduir	5.3.2.3
Gent gran	5	Promoure un Consell Sanitari sobre medicaments i conducció	5.3.2.4
Gent gran	5	Sensibilitzar l'entorn de la gent gran sobre els riscos en la conducció i estudiar les causes de l'accidentalitat	5.3.2.5

5. Atenció a les víctimes

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Atenció a les víctimes postaccident	1	Millorar el servei que ofereix el SIAVT i fer-ne difusió	1.4.1.1
Atenció a les víctimes postaccident	1	Oferir atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i accidents amb ferits greus on hi hagi infants de menys de 12 anys	1.4.1.2
Atenció a les víctimes postaccident	1	Estudiar l'aplicació del nou barem d'indemnitzacions a víctimes d'accidents de trànsit	1.4.1.3
Atenció a les víctimes postaccident	1	Implementar l'e-call	1.4.2.1
Atenció a les víctimes postaccident	1	Estudiar els beneficis de l'e-call per a motos i promoure'l en l'àmbit espanyol i europeu	1.4.2.2

6. Empreses i treballadors

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Seguretat viària laboral	3	Donar suport a les empreses per elaborar plans de seguretat viària laboral en els plans de prevenció de riscos laborals	3.3.1.1
Seguretat viària laboral	3	Elaborar guies de seguretat viària laboral per a treballadors i empreses	3.3.1.2
Seguretat viària laboral	3	Fer campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos dels desplaçaments d'anada i tornada de la feina	3.3.1.3
Seguretat viària laboral	3	Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit	3.3.1.4
Seguretat viària laboral	3	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per a la millora de la seguretat viària en polígons industrials	3.3.1.5
Formació en seguretat viària laboral	5	Fer cursos de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors de l'Administració	5.1.2.2
Formació en seguretat viària laboral	5	Dissenyar i impartir cursos de seguretat viària a distància en l'entorn laboral	5.1.2.3
Formació en seguretat viària laboral	5	Dissenyar i realitzar cursos a distància de seguretat viària a l'entorn laboral	5.1.2.4

7. Preconductors

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Formació viària	5	Formar els professionals: professors de formació viària i directors d'escoles de conductors	5.3.1.1
Formació viària	5	Facilitar recursos per a la millora de la formació dels conductors	5.3.1.2
Formació viària	5	Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors	5.3.1.3
Formació viària	5	Impulsar l'aplicació del model de canvi d'actituds i factors de risc a les autoescoles amb un segell de qualitat	5.3.1.4

8. Conductors reincidents

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Conductors reincidents	1	Aplicar noves mesures per a conductors reincidents	1.1.1.5
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Estudiar la possibilitat de fer propostes legals per aplicar l'alcoholèmia zero en reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes	1.1.1.8
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Implementar l'Alcolock per a determinats col·lectius	1.1.2.1
Formació viària	5	Formar els professionals i testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts	5.3.2.1
Formació viària	5	Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viària i avaluar el procediment i resultats	5.3.2.2

9. Combatre la indisciplina viària

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Fer campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues	1.1.1.1
Alcohol, drogues i psicofàrmacs	1	Modificar el marc normatiu dels controls preventius de drogues	1.1.1.2
Combatre la indisciplina viària	1	Combatre les infraccions contra la seguretat viària	1.2.1.1
Combatre la indisciplina viària	1	Combatre les infraccions detectades per l'ús del mòbil durant la conducció	1.2.1.2
Combatre la indisciplina viària	1	Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària	1.2.1.3
Velocitat	1	Fer campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva	1.2.2.4
Procediment sancionador	4	Promoure la millora contínua del procediment sancionador	4.2.5.1

10. Seguretat als vehicles

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Seguretat als vehicles	4	Promoure la instal·lació dels dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie	4.3.1.1
Seguretat als vehicles	4	Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles	4.3.2.1
Seguretat als vehicles	4	Desenvolupar solucions per a la mesura d'òxids de nitrogen i micropartícules a les estacions ITV	4.3.2.2
Seguretat als vehicles	4	Controlar les emissions dels vehicles mitjançant ús de sistemes OBD en la ITV	4.3.2.3

11. Infraestructures viàries i informació i gestió sostenible del trànsit

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Motocicletes	1	Analitzar la segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats	1.3.2.1
Motocicletes	1	Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motociclistes	1.3.2.3
Motocicletes	1	Analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura	1.3.2.4
Infraestructures viàries	2	Desenvolupar les instruccions i promoure avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya	2.3.1.1
Infraestructures viàries	2	Fer avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya	2.3.1.2
Infraestructures viàries	2	Fer el càlcul del cost social mitjà dels accidents mortals i dels accidents greus que es produeixin a la xarxa viària de Catalunya	2.3.1.3
Infraestructures viàries	2	Definir i aprovar la Instrucció d'abalisament de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	2.3.1.4
Informació viària i gestió del trànsit	2	Renovar integralment el Centre d'Informació Viària de Catalunya (CIVICAT)	2.3.2.1
Informació viària i gestió del trànsit	2	Instal·lar un nou videomosaic d'última generació	2.3.2.2
Informació viària i gestió del trànsit	2	Millorar el Mapa Continu de Trànsit (MCT) incorporant-hi més informació en temps real de la xarxa viària de Catalunya	2.3.2.3
Informació viària i gestió del trànsit	2	Millorar l'app Trànsit	2.3.2.4
Informació viària i gestió del trànsit	2	Aplicar mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit	2.3.2.5
Informació viària i gestió del trànsit	2	Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària	2.3.2.6
Informació viària i gestió del trànsit	2	Implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya	2.3.2.7
Informació viària i gestió del trànsit	2	Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants	2.3.3.1
Infraestructures viàries	2	Fer un seguiment dels TCA	2.3.4.1
Infraestructures viàries	2	Executar el Procediment d'anàlisi sistemàtic dels accidents greus i mortals de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	2.3.4.2
Infraestructures viàries	2	Executar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya	2.3.4.3
Infraestructures viàries	2	Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura	2.3.4.4
Infraestructures viàries	2	Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Explotació de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	2.3.4.5
Infraestructures viàries	2	Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Seguretat viària - visió zero de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	2.3.4.6
Infraestructures viàries	2	Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Carreteres intel·ligents de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	2.3.4.7
Infraestructures viàries	2	Estudiar la problemàtica dels accidents frontals	2.3.4.8
Infraestructures viàries	2	Estudiar la problemàtica d'accidents amb animals a la via	2.3.4.9

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Informació viària i gestió del trànsit	2	Promoure l'ús del transport públic respecte del transport privat	2.4.1.1
Informació sobre mobilitat i trànsit	4	Dissenyar un sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària catalana	4.2.4.2

12. Col·laboració entre les administracions i altres entitats públiques i privades

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Conductors reincidents	1	Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors reincidents (administratius o penals)	1.1.1.6
Vianants	1	Col·laborar amb els ajuntaments per estendre zones de vianants i zones 30 als nuclis urbans	1.3.1.1
Vianants	1	Promocionar els camins escolars	1.3.1.2
Ciclistes	1	Analitzar, definir i fer el seguiment del Pla d'actuacions de carreteres compartides	1.3.1.6
Motocicletes	1	Investigar els accidents de trànsit amb víctimes per part de la Seguretat Viària de Motocicletes	1.3.2.5
Atenció a les víctimes post-accident	1	Estudiar els beneficis de l'e-call per a motos i promoure'l aen l'àmbit espanyol i europeu	1.4.2.2
Col·laboració amb el món local	2	Organitzar jornades tècniques sobre seguretat viària urbana	2.1.1.1
Col·laboració amb el món local	2	Col·laborar i assessorar els municipis per millorar la seguretat viària	2.1.2.1
Col·laboració amb el món local	2	Redactar plans locals de seguretat viària (PLSV) i fer-ne el seguiment, l'avaluació i l'actualització	2.1.2.2
Col·laboració amb el món local	2	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics de pacificació per millorar la seguretat viària al municipi	2.1.2.3
Col·laboració amb el món local	2	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en travesseres i en zones periurbanes del municipi	2.1.2.4
Col·laboració amb el món local	2	Elaborar un nou manual-guia per establir criteris per a la redacció de plans locals de seguretat viària i mesures de pacificació del trànsit	2.1.2.5
Corresponsabilitat d'entitats públiques i privades	3	Impulsar i participar en la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, així com els grups de treball	3.1.1.1
Corresponsabilitat d'entitats públiques i privades	3	Col·laborar amb entitats i associacions de víctimes en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària	3.2.1.1
Seguretat viària laboral	3	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per a la millora de la seguretat viària en polígons industrials	3.3.1.5
Seguretat viària laboral	3	Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit	3.3.1.6
Seguretat viària laboral	3	Promoure el transport col·lectiu de viatgers per anar i tornar de la feina	3.3.1.7
Corresponsabilitat d'entitats públiques i privades	3	Desenvolupar l'Observatori de Seguretat Viària	3.4.1.1
Col·laboració amb universitats i centres de recerca	6	Crear màsters i especialitzacions de seguretat viària	6.1.1.1
Col·laboració amb universitats i centres de recerca	6	Col·laborar amb universitats i instituts científics	6.1.2.1
Col·laboració amb universitats i centres de recerca	6	Desenvolupar la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes	6.1.4.1

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Col·laboració amb universitats i centres de recerca	6	Impulsar la Càtedra d'Educació i Formació Viària	6.1.5.1
Participació en projectes europeus i internacionals	6	Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals	6.5.1.8

13. Marc competencial i eines de gestió

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Conductors reincidents	1	Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors reincidents (administratius o penals)	1.1.1.6
Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària	4	Proposar reformes en la legislació viària i en àmbits legals relacionats amb accidents de trànsit i seguretat viària	4.1.1.1
Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària	4	Implantar la nova estratègia de seguretat viària a Catalunya	4.1.4.1
Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària	4	Millorar el sistema de qualitat de l'ISO 39001 al Servei Català de Trànsit	4.2.1.1
Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària	4	Liderar, coordinar i difondre el Pla de seguretat viària 2017-2019 i definir els objectius i continguts generals del PSV 2020-2022	4.2.3.1
Marc competencial i normatiu i planificació de la seguretat viària	4	Dissenyar un sistema d'indicadors dels diferents plans departamentals en matèria de seguretat viària i que n'integri el seguiment	4.2.3.2
Informació sobre mobilitat i trànsit	4	Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents	4.2.4.1
Informació sobre mobilitat i trànsit	4	Dissenyar un sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària catalana	4.2.4.2
Educació viària	5	Promocionar i donar suport a les intervencions d'educació per a la mobilitat segura en el marc d'un model competencial	5.1.3.1
Educació viària	5	Donar suport als monitors d'educació viària de les policies locals i els Mossos d'Esquadra	5.1.3.2
Sensibilització i comunicació	5	Fer campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals	5.2.1.1
Sensibilització i comunicació	5	Fer campanyes de difusió dels consells de protecció civil i de les mesures d'autoprotecció sobre riscos naturals adreçades als conductors	5.2.1.2
Sensibilització i comunicació	5	Continuar amb els serveis interactius que permeten recollir missatges dels ciutadans	5.2.2.1
Sensibilització i comunicació	5	Continuar amb la redacció del blog InfoTrànsit	5.2.2.2
Tractament de dades	6	Analitzar i millorar les bases de dades d'accidents i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una millor informació	6.2.1.1
Tractament de dades	6	Implementar els mètodes necessaris per aconseguir la coordenada geogràfica dels accidents atesos per les policies de Catalunya	6.2.1.2
Tractament de dades	6	Crear la base de dades d'accidents reconstruïts	6.2.1.3
Tractament de dades	6	Incorporar la codificació de maniobres de 3 dígits a la base de dades d'accidents de trànsit (SIDAT)	6.2.1.4
Tractament de dades	6	Definir i crear una unitat de modelització del trànsit i d'accidents	6.4.1.1

Temàtica	Objectiu	Acció	Codi
Noves tecnologies en gestió del trànsit i seguretat viària	6	Analitzar diferents aspectes legals, de responsabilitat i d'interacció relacionats amb els vehicles de conducció autònoma	6.5.1.1
Noves tecnologies en gestió del trànsit i seguretat viària	6	Participar en la iniciativa del Catalunya Living-Lab	6.5.1.2
Tractament de dades	6	Analitzar la incidència del sistema de punts en les infraccions comeses pels conductors	6.5.1.3
Tractament de dades	6	Donar suport a la recerca de les adaptacions requerides per a la millora de la mobilitat i seguretat de la gent gran	6.5.1.4
Tractament de dades	6	Dur a terme treballs tècnics pilot de segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats	6.5.1.5
Tractament de dades	6	Dur a terme projectes tècnics per a l'anàlisi i millora de la seguretat viària	6.5.1.6
Participació en projectes europeus i internacionals	6	Implantar la codificació MAIS 3+ en el sistema d'informació d'accidents de l'SCT	6.5.1.7

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	1.1 Reducció del consum d'alcohol, drogues i psicofàrmacs durant la conducció	1.1.1 Desenvolupar accions preventives d'informació i de controls d'alcoholèmia, drogues i psicofàrmacs en la conducció	1.1.1.1 Fer campanyes de vigilància i control sobre consum d'alcohol i drogues	SCT, DGP, policies locals
			1.1.1.2 Modificar el marc normatiu dels controls preventius de drogues	SCT, DGP, policies locals
			1.1.1.3 Fer controls aleatoris d'alcohol, drogues i psicofàrmacs	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de víctimes
			1.1.1.4 Fer campanyes de sensibilització a la població sobre els efectes en la conducció del consum de determinats psicofàrmacs	SCT, Departament de Salut, DGP, policies locals, associacions de víctimes
			1.1.1.5 Aplicar noves mesures per a conductors reincidents	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut
			1.1.1.6 Impulsar modificacions normatives que permetin intercanviar la informació necessària per reconduir les conductes imprudents dels infractors reincidents (administratius o penals)	SCT, Departament de Justícia, Departament de Salut i resta de membres del GT reincidents
			1.1.1.7 Estudiar el potencial benefici de l'alcoholèmia zero per als motociclistes	SCT, Departament de Salut
			1.1.1.8 Estudiar la possibilitat de fer propostes legals per aplicar l'alcoholèmia zero en reincidents, conductors novells, professionals i conductors de vehicles de dues rodes	SCT, Departament de Salut
		1.1.2 Estudiar la possible implantació de l'Alcolock per a determinats col·lectius	1.1.2.1 Implementar l'Alcolock per a determinats col·lectius	SCT, Departament Territori i Sostenibilitat, Departament de Salut
	1.2 Vigilància i control dels comportaments de risc i en especial de la velocitat com a principal factor causal de lesivitat en els accidents	1.2.1 Supervisar el compliment de la norma, mitjançant campanyes específiques de vigilància i control sobre aquests comportaments, proposar reformes normatives i millorar l'eficàcia i eficiència del procediment sancionador en matèria de trànsit	1.2.1.1 Combatre les infraccions contra la seguretat viària	SCT, DGP, policies locals
			1.2.1.2 Combatre les infraccions detectades per l'ús del mòbil durant la conducció	SCT, DGP, policies locals
			1.2.1.3 Aplicar noves tecnologies per millorar els controls preventius de seguretat viària	SCT, DGP
		1.2.2 Pla contra la velocitat excessiva	1.2.2.1 Avaluar l'estat actual del control de la velocitat i establir el pla de cobertura	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions, Ministeri de Foment
			1.2.2.2 Estendre el control de la velocitat mitjana per trams	SCT, titulars de la xarxa viària catalana
			1.2.2.3 Estudiar les velocitats mitjanes a tot Catalunya per millorar l'anàlisi de l'accidentalitat	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
			1.2.2.4 Fer campanyes de vigilància i control de la seguretat viària respecte de la velocitat excessiva	SCT, DGP i policies locals

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	1.3 Protecció dels usuaris més vulnerables de la mobilitat	1.3.1 Impulsar entorns i actituds de convivència i respecte mutu entre conductors de turismes, vehicles pesants, motoristes, bicicletes i vianants	1.3.1.1 Col·laborar amb els ajuntaments per estendre zones de vianants i zones 30 als nuclis urbans	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona
			1.3.1.2 Promocionar els camins escolars	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona
			1.3.1.3 Promoure els canvis infraestructurals necessaris en zona urbana en una societat amb major nombre de gent gran	SCT, entitats locals, ajuntaments, Diputació de Barcelona
			1.3.1.4 Promocionar la visibilitat dels vianants	SCT, entitats locals, associacions de víctimes
			1.3.1.5 Fer un treball tècnic de mobilitat d'usuaris vulnerables no motoritzats	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, ajuntaments i entitats locals
			1.3.1.6 Analitzar, definir i fer el seguiment del Pla d'actuacions de carreteres compartides	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, altres titulars de les vies interurbanes (diputacions, Ministeri de Foment)
			1.3.1.7 Promoure mitjans de convivència entre ciclistes, automòbils, motocicletes i vianants en l'àmbit urbà	SCT, entitats locals, ajuntaments
			1.3.1.8 Promocionar la visibilitat dels ciclistes	SCT, entitats locals, ajuntaments
			1.3.1.9 Participar en la Mesa de la Bicicleta	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, organitzacions, federacions, associacions d'usuaris, empreses del sector i diverses entitats, tant públiques com de la societat civil, vinculades al món de la bicicleta
			1.3.1.10 Determinar, mitjançant el Decret de desplegament de la Llei d'accessibilitat, els aspectes i criteris d'accessibilitat i seguretat a la via pública per a persones amb discapacitat sensorial i física o amb dificultats de mobilitat	Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
		1.3.2 Millorar la seguretat dels motoristes	1.3.2.1 Analitzar la segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, DGP, policies locals
			1.3.2.2 Mantenir els controls PREMOT	SCT, DGP, associacions de víctimes
			1.3.2.3 Fer propostes i actuacions de millora de les infraestructures viàries per augmentar la seguretat dels motociclistes	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, DGP, Diputació de Barcelona
			1.3.2.4 Analitzar l'accidentalitat de motocicletes des del vessant de la infraestructura	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, DGP, Diputació de Barcelona
			1.3.2.5 Investigar els accidents de trànsit amb víctimes per part de la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes	SCT
			1.3.2.6 Revisar la normativa i promocionar elements de seguretat activa i passiva en motocicletes	SCT, Departament d'Empresa i Coneixement

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	1.4 Millora contínua de l'atenció a les víctimes de trànsit	1.4.1 Potenciació del Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit	1.4.1.1 Millorar el servei que ofereix el SIAVT i fer-ne difusió	SCT, entitats i associacions de víctimes, ajuntaments, DGP i policies locals
			1.4.1.2 Oferir atenció psicològica a les víctimes de trànsit en cas d'accidents mortals i també en els accidents amb ferits greus on hi hagi infants de menys de 12 anys	SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit, Departament de Salut, DGP, policies locals
			1.4.1.3 Estudiar l'aplicació del nou barem d'indemnitzacions a víctimes d'accident de trànsit	SCT, associacions de víctimes
		1.4.2 Incorporació de les noves tecnologies al sistema d'atenció d'emergències en els accidents de trànsit	1.4.2.1 Implementar l'e-call	Departament d'Interior, Departament de Salut
			1.4.2.2 Estudiar els beneficis de l'e-call per a motos i promoure'l en l'àmbit espanyol i europeu	Departament d'Interior, Departament de Salut

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)	2.1 Millora de la seguretat en els desplaçaments en zona urbana	2.1.1 Crear un fòrum representatiu de seguretat viària que analitzi la sinistralitat a la xarxa viària dins de l'Observatori de Seguretat Viària i que faciliti l'intercanvi de millors pràctiques sobre seguretat viària	2.1.1.1 Organitzar jornades tècniques sobre seguretat viària urbana	SCT, entitats locals, policies locals, titulars de les carreteres, associacions de víctimes, col·legis professionals, etc.
		2.1.2 Impulsar la redacció, el seguiment i l'avaluació de resultats dels plans locals de seguretat viària en el món local per tal de reduir l'accidentalitat urbana	2.1.2.1 Col·laborar i assessorar els municipis per millorar la seguretat viària	SCT, ajuntaments, policies locals, Diputació de Barcelona
			2.1.2.2 Redactar plans locals de seguretat viària (PLSV) i fer-ne el seguiment, l'avaluació i l'actualització	SCT, diputacions, ajuntaments
			2.1.2.3 Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics de pacificació per millorar la seguretat viària al municipi	SCT, diputacions, ajuntaments
			2.1.2.4 Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en travesseres i en zones periurbanes del municipi	SCT, diputacions, ajuntaments, titulars de les vies
			2.1.2.5 Elaborar un nou manual-guia per establir criteris per a la redacció de plans locals de seguretat viària i mesures de pacificació del trànsit	SCT, ajuntaments

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)	2.3 Aconseguir una xarxa viària més segura i eficient per als usuaris	2.3.1 Disseny més segur de les infraestructures viàries (avaluacions d'impacte de seguretat viària, auditories de seguretat viària)	2.3.1.1 Desenvolupar les instruccions i promoure avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.1.2 Fer avaluacions d'impacte de seguretat viària i auditories de seguretat viària, segons el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya	Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.1.3 Fer el càlcul del cost social mitjà dels accidents mortals i dels accidents greus que es produeixin a la xarxa viària de Catalunya	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.1.4 Definir i aprovar la Instrucció d'abalisament de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	Departament de Territori i Sostenibilitat
		2.3.2 Utilització de sistemes intel·ligents de transport i gestió del trànsit: gestió de la demanda de trànsit amb suport ITS, millora de la informació disponible sobre l'estat del trànsit de tota la xarxa, sistemes cooperatius (comunicacions V2V, V2I)	2.3.2.1 Renovar integralment el Centre d'Informació Viària de Catalunya (CIVICAT)	SCT
			2.3.2.2 Instal·lar un nou videomosaic d'última generació	SCT
			2.3.2.3 Millorar el Mapa Continu de Trànsit (MCT) incorporant-hi més informació en temps real de la xarxa viària de Catalunya	SCT
			2.3.2.4 Millorar l'app Trànsit	SCT
			2.3.2.5 Aplicar mesures especials de circulació, ordenació i regulació del trànsit	SCT, DGP, Departament de Territori i Sostenibilitat i ens locals
			2.3.2.6 Analitzar i aplicar solucions de gestió del trànsit en episodis de contaminació atmosfèrica, millorant també la seguretat viària	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, ens locals
			2.3.2.7 Implantar el Pla de manteniment dels equips ITS a la xarxa viària de Catalunya	SCT
		2.3.3 Millora de la regularitat en els temps de desplaçament per carretera (grans desplaçaments i afectacions previsibles, eurovinyeta i pagament per ús, protocols d'atenció a les afectacions de trànsit, etc.)	2.3.3.1 Millorar els procediments d'actuació en casos d'accident greu amb afectacions viàries importants	SCT,DGP, Departament de Territori i sostenibilitat i ens locals
		2.3.4 Impuls dels programes d'actuacions preventives, d'inspeccions de seguretat viària, de conservació i ajut a la vialitat i d'actuacions en els trams de la xarxa viària existent amb més risc d'accidentalitat	2.3.4.1 Fer un seguiment dels TCA	SCT, titulars de les vies interurbanes (Ministeri de Foment, Departament de Territori i Sostenibilitat, diputacions)
			2.3.4.2 Executar el Procediment d'anàlisi sistemàtica dels accidents greus i mortals de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya i de la xarxa de la Diputació de Barcelona	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
			2.3.4.3 Executar el Pla d'inspeccions de seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya i de la xarxa de la Diputació de Barcelona	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
			2.3.4.4 Fer altres estudis en l'àmbit de la seguretat viària de la infraestructura	Departament de Territori i Sostenibilitat, Diputació de Barcelona, SCT

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
2. Impulsar un espai contínu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)			2.3.4.5 Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Explotació de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.4.6 Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Seguretat viària - visió zero de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.4.7 Implantar els programes inclosos en l'eix estratègic Carreteres intel·ligents de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya	Departament de Territori i Sostenibilitat
			2.3.4.8 Estudiar la problemàtica dels accidents frontals	Departament de Territori i Sostenibilitat, SCT, Diputació de Barcelona
			2.3.4.9 Estudiar la problemàtica dels accidents amb animals a la via	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, Departament de la Presidència i resta membres del GT d'incidències amb animals a la via
	2.4 Promoció d'un canvi en el transport modal cap a modalitats més sostenibles i segures (cotxe elèctric, transport públic)	2.4.1 Fer més competitiu el transport públic respecte al transport privat	2.4.1.1 Promoure l'ús del transport públic respecte del transport privat	Ajuntaments, titulars de les carreteres i travesseres (Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Ministeri de Foment), titulars dels serveis de transport públic (ajuntaments, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministeri de Foment)

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura	3.1 Reorientació de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la Comissió Interdepartamental per a la Millora de la Seguretat Viària	3.1.1 Incorporar a l'activitat de les comissions la fixació dels compromisos/objectius i la responsabilitat del seu seguiment i exigència de resultats d'altres organitzacions públiques i privades	3.1.1.1 Impulsar i participar en la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, així com en els grups de treball	SCT , membres de la CCTSV

Objectiu	Línia estratègica		Projecte tractor		Accions		Agents
3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura	3.2	Foment d'acords amb altres organitzacions (associacions) per desenvolupar accions conjuntes que millorin la seguretat viària	3.2.1	Promoure l'activitat de les associacions d'accions de foment de la seguretat viària	3.2.1.1	Col·laborar amb entitats i associacions de víctimes en la realització de projectes relacionats amb la seguretat viària	SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit
	3.3	Impuls de la responsabilitat viària a l'empresa	3.3.1	Promoure l'elaboració de plans de seguretat viària a les empreses orientats a la prevenció, conscienciació i informació	3.3.1.1	Donar suport a les empreses per elaborar plans de seguretat viària laboral en els plans de prevenció de riscos laborals	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, sindicats de treballadors, patronals
					3.3.1.2	Elaborar guies de seguretat viària laboral per a treballadors i empreses	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
					3.3.1.3	Fer campanyes d'informació i conscienciació sobre els riscos dels desplaçaments d'anada i tornada de la feina	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, Departament de Salut
					3.3.1.4	Elaborar un estudi sobre els accidents laborals de trànsit	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
					3.3.1.5	Col·laborar amb els ajuntaments en la redacció de treballs tècnics per millorar la seguretat viària en polígons industrials	SCT, ajuntaments
					3.3.1.6	Establir procediments d'intercanvi d'informació sobre els accidents laborals de trànsit	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
					3.3.1.7	Promoure el transport col·lectiu de viatgers per anar i tornar de la feina	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
	3.4	Promoció d'una presència activa de l'SCT en l'àmbit internacional	3.4.1	Creació de l'Observatori de Seguretat Viària per tal d'incidir en l'àmbit urbà, projectant les polítiques de l'SCT a escala europea i global i esdevenir un referent en la mobilitat segura	3.4.1.1	Desenvolupar l'Observatori de Seguretat Viària	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, Departament de Territori i Sostenibilitat, entitats locals i representants de diferents universitats, associacions de víctimes d'accidents de trànsit

Objectiu	Línia estratègica		Projecte tractor		Accions		Agents
4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats	4.1	Millora contínua del marc legal de seguretat viària	4.1.1	Millorar el marc legal de seguretat viària	4.1.1.1	Proposar reformes en la legislació viària i en àmbits legals relacionats amb els accidents de trànsit i la seguretat viària	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, CCTSV i grups de treball
			4.1.4	Creació i posada en marxa de l'Autoritat del Trànsit per implantar l'estratègia de seguretat viària a Catalunya	4.1.4.1	Implantar la nova estratègia de seguretat viària a Catalunya	SCT, Departament d'Interior
	4.2	Implantació de mecanismes orientats a assolir l'excel·lència en la gestió	4.2.1	Implantar sistemes de gestió de la seguretat viària d'acord amb la normativa ISO 39001	4.2.1.1	Millorar el sistema de qualitat de l'ISO 39001 al Servei Català de Trànsit	SCT
			4.2.3	Realització de plans de segureta viària (PSV) amb indicadors objectius i de qualitat per a la presa de decisions de seguretat viària	4.2.3.1	Liderar, coordinar i difondre el Pla de seguretat viària 2017-2019 i definir els objectius i continguts generals del PSV 2020-2022	SCT, Departament d'Interior, delegacions territorials del Govern
					4.2.3.2	Dissenyar un sistema d'indicadors dels diferents plans departamentals en matèria de seguretat viària i que n'integri el seguiment	SCT
			4.2.4	Informació als usuaris sobre l'estat del trànsit	4.2.4.1	Compartir informació sobre mobilitat i trànsit entre tots els agents	SCT, DGP, policies locals, SEM, administracions titulars de la xarxa viària
					4.2.4.2	Dissenyar un sistema d'informació sobre l'exposició al risc a la xarxa viària catalana	SCT
			4.2.5	Optimitzar el procediment sancionador en matèria de trànsit i millorar-ne l'eficiència	4.2.5.1	Promoure la millora contínua del procediment sancionador	SCT, Departament de Justícia, Departament d'Interior, policies locals
	4.3	Promoció d'un parc de vehicles segur	4.3.1	Promocionar la demanda d'elements de seguretat activa i passiva incorporats als vehicles	4.3.1.1	Promoure la instal·lació dels dispositius de seguretat activa i passiva als vehicles de sèrie	Departament d'Empresa i Coneixement, SCT, fabricants d'elements de seguretat passiva
			4.3.2	Realitzar campanyes per conscienciar els usuaris sobre la importància del bon manteniment tècnic dels vehicles als efectes de prevenció de la seguretat viària	4.3.2.1	Vigilar i controlar el compliment de passar periòdicament la inspecció tècnica de vehicles	DGP, policies locals, SCT, Departament d'Empresa i Coneixement
					4.3.2.2	Desenvolupar solucions per a la mesura d'òxids de nitrogen i micropartícules en les estacions ITV	Departament d'Empresa i Coneixement
					4.3.2.3	Controlar les emissions dels vehicles mitjançant l'ús de sistemes OBD en la ITV	Departament d'Empresa i Coneixement

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital	5.1 Desplegament i promoció d'un currículum de mobilitat segura que acompanyi les persones en la seva trajectòria com a usuaris de la mobilitat	5.1.1 Potenciació de l'educació per a la mobilitat segura i altres mesures de prevenció del risc de trànsit mitjançant la participació dels centres educatius	5.1.1.1 Col·laborar amb el Departament d'Ensenyament per al desplegament de l'educació per a la mobilitat segura	SCT, Departament d'Ensenyament
			5.1.1.2 Educar per a una mobilitat segura mitjançant els parcs infantils (bicicletes) adreçats a alumnes de primària i mantenir l'educació sobre conducció segura de ciclomotors i motocicletes	SCT, entitats locals, centres educatius, associacions de víctimes
		5.1.2 Assegurar la formació en seguretat viària com a prevenció de riscos laborals in mision i in itinere	5.1.2.1 Fer cursos de seguretat viària a l'entorn laboral adreçats a treballadors de l'Administració	SCT, DGP, ISPC, Departament de Governació, Escola d'Administració Pública, associacions de víctimes
			5.1.2.2 Promoure i aportar recursos pedagògics per a la formació en seguretat viària laboral	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
			5.1.2.3 Dissenyar i impartir cursos de seguretat viària a distància en l'entorn laboral	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies
		5.1.3 Impuls d'un model de valors i competències d'educació per a la mobilitat segura	5.1.3.1 Promocionar i donar suport a les intervencions d'educació per a la mobilitat segura en el marc d'un model competencial	SCT, monitors d'educació viària, departaments de la Generalitat, ens locals, fundacions, associacions, empreses, universitats
			5.1.3.2 Donar suport als monitors d'educació viària de les policies locals i els Mossos d'Esquadra	SCT, ISPC, monitors d'educació viària
			5.1.3.3 Impulsar les campanyes de seguretat viària orientades a la gent gran	SCT, entitats locals, DGP, policies locals
	5.2 Disseny d'estratègies de comunicació que fomentin una cultura de la seguretat viària	5.2.1 Realitzar campanyes de comunicació sobre factors de risc (velocitat, alcohol/drogues i sistemes de seguretat passiva) en paral·lel a les accions de vigilància i control	5.2.1.1 Fer campanyes de comunicació sobre els factors de risc i factors mediambientals	SCT, associacions de víctimes
			5.2.1.2 Fer campanyes de difusió dels consells de protecció civil i de les mesures d'autoprotecció sobre riscos naturals adreçades als conductors	Departament d'Interior (Direcció General de Protecció Civil), SCT
		5.2.2 Mantenir accions de sensibilització per generar una opinió favorable a la seguretat viària	5.2.2.1 Continuar amb els serveis interactius que permeten recollir missatges dels ciutadans	SCT
			5.2.2.2 Continuar amb la redacció del blog Infotrànsit	SCT
	5.3 Millora de les competències dels conductors	5.3.1 Impuls de les mesures per potenciar que els conductors tinguin les competències necessàries per conduir i circular amb seguretat	5.3.1.1 Formar els professionals: professors de formació viària i directors d'escoles de conductors	SCT
			5.3.1.2 Facilitar recursos per a la millora de la formació dels conductors	SCT, universitats, Federació Autoescoles Catalunya (FAC), centres de formació del sector
			5.3.1.3 Avaluar els centres tant de formació com de reconeixement de conductors	SCT, Departament de Salut, Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya
			5.3.1.4 Impulsar l'aplicació del model de canvi d'actituds i factors de risc a les autoescoles amb un segell de qualitat	SCT, autoescoles

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital		5.3.2 Creació i desenvolupament de processos perquè les persones que presenten factors o conductes de risc no provoquin accidents de trànsit	5.3.2.1 Formar els professionals i testimonis que participen en els cursos de reeducació i sensibilització viària del permís per punts	SCT, Càtedra d'Educació i Formació Viària de l'SCT, associacions de víctimes d'accidents de trànsit
			5.3.2.2 Desenvolupar cursos de sensibilització i reeducació viària i avaluar-ne el procediment i els resultats	SCT
			5.3.2.3 Proposar millores en el procés de renovació dels permisos de conduir	SCT, Departament de Salut, DGT
			5.3.2.4 Promoure un Consell Sanitari sobre medicaments i conducció	SCT, Departament de Salut, DGT
			5.3.2.5 Sensibilitzar l'entorn de la gent gran sobre els riscos en la conducció i estudiar les causes de l'accidentalitat	SCT, Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, associacions de víctimes

Objectiu	Línia estratègica	Projecte tractor	Accions	Agents
6. R+D+I a la seguretat viària	6.1 Incorporació i promoció del coneixement extern	6.1.1 Creació d'especialitzacions acadèmiques	6.1.1.1 Crear màsters i especialitzacions de seguretat viària	SCT, universitats, Departament de Territori i Sostenibilitat
		6.1.2 Col·laboració continuada amb universitats i instituts científics	6.1.2.1 Col·laborar amb universitats i instituts científics	SCT, universitats, Departament de Territori i Sostenibilitat
		6.1.4 Creació d'una Càtedra de seguretat viària	6.1.4.1 Desenvolupar la Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes	SCT, DGP
		6.1.5 Recerca amb la Càtedra d'Educació i Formació Viària	6.1.5.1 Impulsar la Càtedra d'Educació i Formació Viària	SCT, Càtedra d'Educació i Formació Viària de la UAB

Objectiu	Línia estratègica		Projecte tractor		Accions		Agents
6. R+D+I a la seguretat viària	6.2	Anàlisi i presa de decisions combinades entre negocis interdependents	6.2.1	Creació dels sistemes d'informació combinats (accidents, mobilitat, informació de sancions, etc.)	6.2.1.1	Analitzar i millorar les bases de dades d'accidents i de mobilitat per tal de fer-les compatibles amb altres sistemes i poder obtenir una millor informació	SCT, DGP, Departament de Territori i Sostenibilitat
					6.2.1.2	Implementar els mètodes necessaris per aconseguir la coordenada geogràfica dels accidents atesos per les policies de Catalunya	SCT
					6.2.1.3	Crear la base de dades d'accidents reconstruïts	SCT
					6.2.1.4	Incorporar la codificació de maniobres de 3 dígits a la base de dades d'accidents de trànsit (SIDAT)	SCT
	6.4	Proactivitat en la realització d'actuacions de prevenció basades en modelització i prognosi	6.4.1	Destinació de recursos per desenvolupar coneixement basat en la modelització	6.4.1.1	Definir i crear una unitat de modelització del trànsit i d'accidents	SCT
	6.5	Presència internacional, lobbying, pla de publicacions i branding	6.5.1	Desenvolupament de diverses accions orientades a promocionar les actuacions d'R+D+I impulsades pel Servei Català de Trànsit	6.5.1.1	Analitzar diferents aspectes legals, de responsabilitat i d'interacció relacionats amb els vehicles de conducció autònoma	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
					6.5.1.2	Participar en la iniciativa del Catalunya Living-Lab	SCT, altres departaments de la Generalitat, sector automoció
					6.5.1.3	Analitzar la incidència del sistema de punts en les infraccions comeses pels conductors	SCT
					6.5.1.4	Donar suport a la recerca de les adaptacions requerides per a la millora de la mobilitat i seguretat de la gent gran	SCT
					6.5.1.5	Dur a terme treballs tècnics pilot de segregació de motocicletes als accessos de les grans ciutats	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat, DGP, policies locals
					6.5.1.6	Dur a terme projectes tècnics per a l'anàlisi i millora de la seguretat viària	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat
					6.5.1.7	Implantar la codificació MAIS 3+ en el sistema d'informació d'accidents de l'SCT	SCT, Departament de Salut
					6.5.1.8	Participar en projectes europeus i internacionals i augmentar la presència de l'SCT en àmbits internacionals	SCT, Departament de Territori i Sostenibilitat