



Plan de seguridad vial 2017-2019

Aprobado por Acuerdo de Gobierno de 27 de junio de 2017
Remitido al Parlamento de Cataluña el 29 de junio de 2017

Preámbulo



La Ley de creación del Servicio Catalán de Tráfico prevé la elaboración cada tres años del Plan de Seguridad Vial, que recoge acciones y actividades de las entidades públicas y privadas y de todos los departamentos implicados. Este plan sigue el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2014-2020, aprobado por la Generalidad y remitido al Parlamento, y tiene como objetivo dotar al Gobierno de un instrumento técnico que ordene el conjunto de medidas, acciones y recursos necesarios a fin de reducir la siniestralidad, especialmente el número de muertos y heridos graves con secuelas para toda la vida.

Después de cerrar el último Plan de Seguridad Vial 2014-2016 con el cumplimiento del objetivo del 30% de reducción al que nos habíamos comprometido, concretamente con un 31,9%, ponemos en marcha este nuevo Plan de Seguridad Vial 2017-2019 con el reto de incrementar las garantías de una movilidad que defendemos que tiene que ser segura y sostenible. Este nuevo plan trienal es particularmente importante porque tiene que contribuir a hacer posible el objetivo marcado por la Unión Europea de reducción del 50% de las víctimas mortales en 2020 respecto a 2010.

Pero más allá de los objetivos estadísticos, el Departamento de Interior y el Servicio Catalán de Tráfico han identificado en este trienio cuáles tienen que ser los ámbitos específicos donde tenemos que trabajar más intensamente para seguir reduciendo la siniestralidad grave. En este sentido, tenemos un plan específico para la gente mayor, para los jóvenes, para los peatones, para los ciclistas, para los motoristas, para evitar el

consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción, para controlar el uso de dispositivos durante la conducción, para erradicar los accidentes simples pero también la accidentalidad en zona urbana o la accidentalidad en el tráfico laboral.

Les invito a hacer un recorrido por los proyectos y acciones de este nuevo plan trienal que nos tendría que ayudar a seguir mejorando la seguridad vial de nuestro país, una mejora que tiene que ser y es un objetivo prioritario para el Gobierno de Cataluña y para el conjunto de la sociedad.

Joaquim Forn i Chiariello
Conseller d'Interior

Propósito



El Plan de Seguridad Vial 2017-2019 es el último documento trienal del Servicio Catalán de Tráfico de esta década, en la que nos hemos marcado el objetivo de reducir al final de este plan el 45% –y en diez años el 50%– de las víctimas mortales que se producían en 2010. En 2020, cuando pongamos en marcha el siguiente plan, estamos plenamente convencidos de que en Cataluña habremos cumplido los objetivos marcados en este plan y, por lo tanto, se habrá reducido la cifra de personas muertas y heridas graves en accidentes de tráfico. Pero para una sociedad avanzada como la nuestra, una sociedad líder en políticas de movilidad segura, llegar a cero víctimas tiene que ser el objetivo a alcanzar, en nuestro caso en 2050, y cualquier cifra por encima es insostenible e inasumible. Con este fin, tenemos que trabajar sin desfallecer.

Las 119 acciones que desplegamos en este plan trienal subrayan la necesidad de seguir trabajando en ámbitos principales de siniestralidad grave como, por ejemplo, con los colectivos vulnerables, la gente joven y la gente mayor, los motoristas, los accidentes simples que pueden tener relación con las distracciones, la siniestralidad vial en el entorno laboral, y el consumo de drogas y de alcohol, que no se reduce a pesar de muchos años de campañas de concienciación.

Para completar con éxito estas acciones, el Servicio Catalán de Tráfico no puede ni quiere actuar en solitario, sino que es necesaria la colaboración y coordinación con todos los agentes públicos y privados relacionados con la seguridad vial, empezando por los

ayuntamientos, con los que queremos ir todavía más allá de los planes y convenios actuales que ya cubren a un 90% de la población. También queremos seguir situando a la persona en el centro de nuestras políticas y no queremos olvidar a las víctimas, ahora que cumplimos cinco años de la puesta en marcha de un servicio pionero como es el Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico (SIAVT). Y no desfallecemos a la hora de seguir proponiendo al Estado nuevas medidas legislativas en relación con el permiso por puntos, los infractores reincidentes, la obtención y revisión de los permisos de conducir o el impacto inmediato del vehículo autónomo en la circulación de los próximos años.

Estos son, en cualquier caso, algunos ejemplos de la lista de prioridades que tenemos en el Plan de Seguridad Vial 2017-2019, que tiene que permitirnos alcanzar los resultados que nos hemos marcado. Pero, sobre todo, nos tiene que permitir avanzar hacia una movilidad cada vez más segura, más sostenible y más saludable, en definitiva, una movilidad sin víctimas. Les animo a seguir trabajando juntos.

Eugenia Doménech
Directora del Servei Català de Trànsit



Índice



DATOS BÁSICOS DE LA SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA	7
OBJETIVOS DEL PLAN	41
ACCIONES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2017-2019	43

Datos básicos de la seguridad vial en Cataluña

Objetivos europeos de seguridad vial

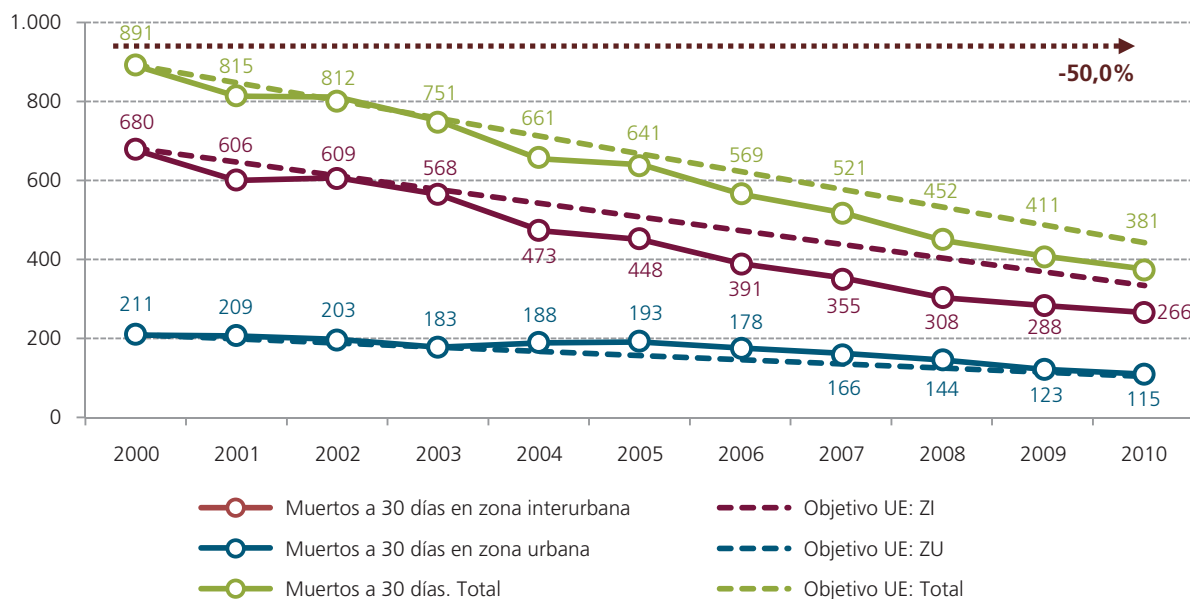
I. Evolución y objetivos 2000-2010

La Unión Europea fijó como objetivo principal en seguridad vial una reducción del 50% de las víctimas

mortales a 30 días en siniestros de tráfico en la red viaria en el período 2000-2010.

En este período, se alcanzaron los objetivos en Cataluña: en el año 2000 se habían registrado 891 víctimas mortales en accidente de tráfico y en 2010 disminuyeron hasta 381 víctimas mortales, lo que supone una reducción del 57,2%. La reducción fue más acusada en las víctimas mortales a 30 días en zona interurbana, un 60,8%, mientras que en zona urbana la reducción fue del 45,5%, y no se llegarían a cumplir los objetivos marcados por la Unión Europea si se consideraran de forma desagregada.

Evolución de víctimas mortales a 30 días, objetivos y reales
Red interurbana y urbana. Cataluña 2000-2010



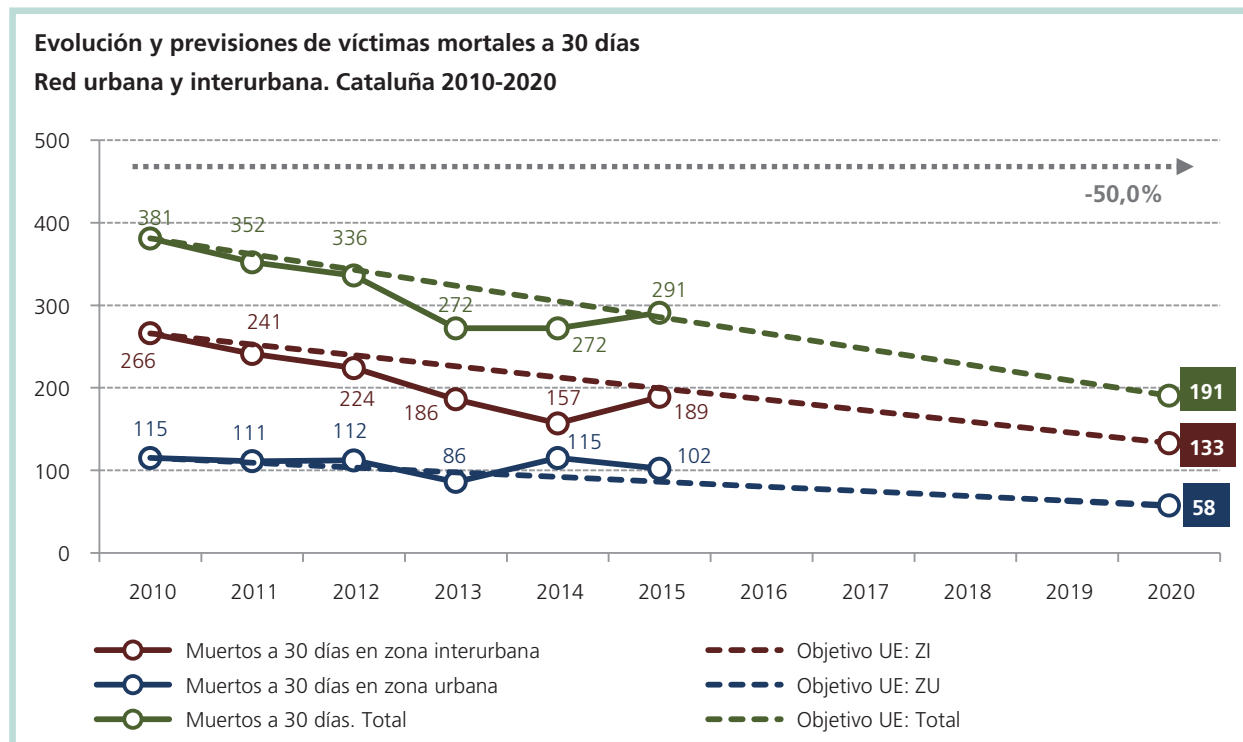
Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

II. Objetivo europeo 2020

El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2011-2020 vuelve a plantear para 2020 un objetivo de reducción del 50% del número de víctimas mortales a 30 días en la red viaria respecto a 2010. Este objetivo se establece en continuidad con el objetivo del anterior período 2000-2010, a pesar del gran esfuerzo que representará debido al descenso de víctimas mortales que ya se alcanzó durante la década pasada.

En 2015, aumenta el número de víctimas mortales a 30 días en accidente de tráfico respecto al año anterior. A pesar de ello, ya se ha alcanzado en 2015 una reducción del 23,6% de las víctimas mortales a 30 días respecto al 2010, situándose en la tendencia que marca el objetivo 2020.

En 2015, en relación con 2010, la reducción de víctimas mortales a 30 días en zona interurbana es del 28,9% y del 11,3% en zona urbana.



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

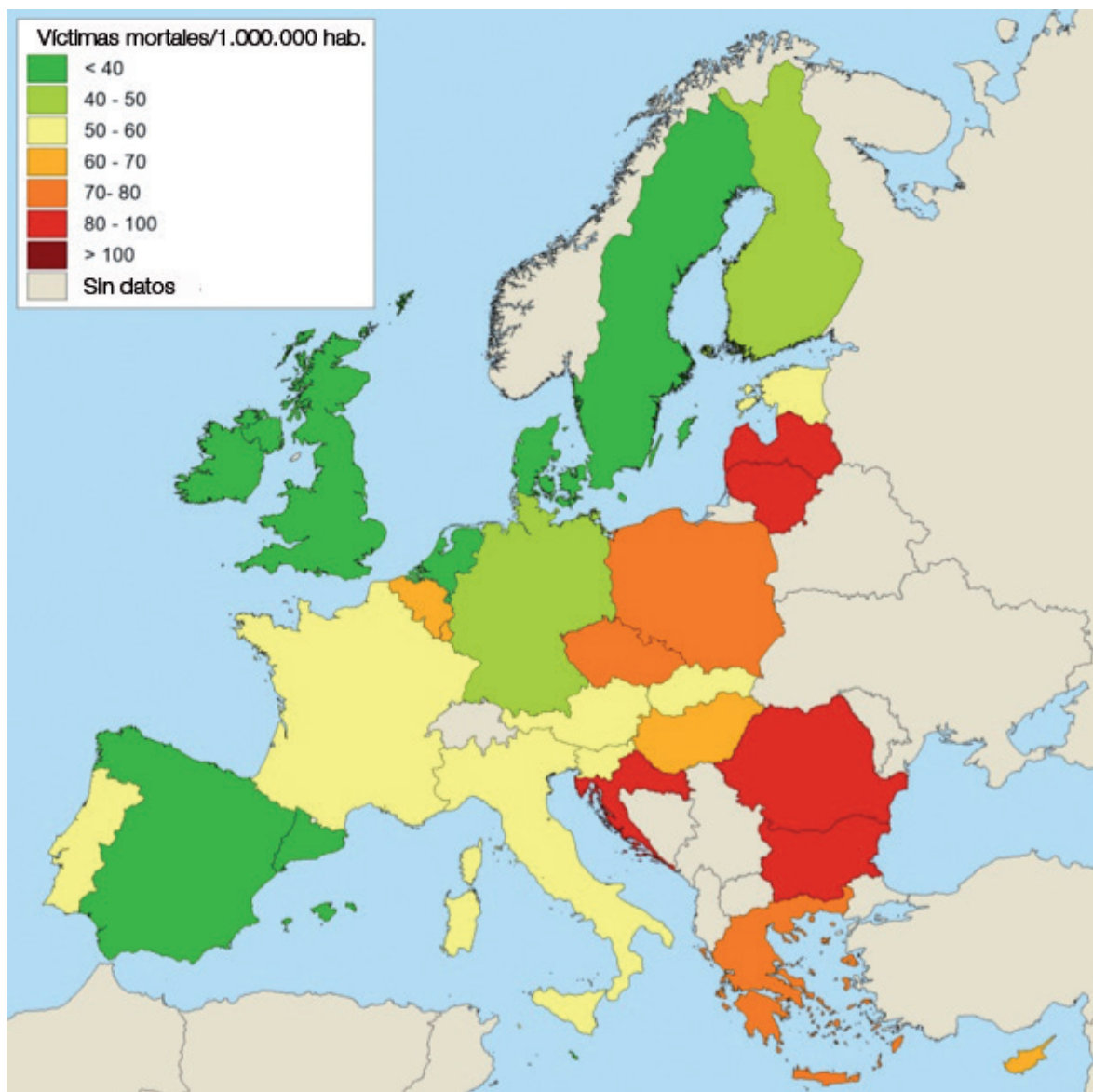
III. Contexto europeo

En 2015, Cataluña se sitúa dentro del grupo de estados de la Unión Europea con el número más bajo de víctimas mortales en accidente de tráfico por 1.000.000 de habitantes. La distancia, a pesar de ser reducida, respecto a países de referencia como Malta, Suecia o el Reino Unido, nos marca el potencial de mejora.

Entre 2010 y 2015, Cataluña ha conseguido una mejora de los datos de siniestralidad, por delante de otros países de la Unión Europea como Alemania, que en 2010 tenía un índice de mortalidad más bajo que Cataluña, o Finlandia, que en 2010 tenía el mismo índice que Cataluña.

Los países con un índice de mortalidad más alto por accidente de tráfico son los países de la Europa del Este (Bulgaria, Rumanía, Letonia, Lituania y Croacia), mientras que los que presentan un índice más bajo son los países de la Europa del Norte (Suecia, el Reino Unido, los Países Bajos, Dinamarca, Irlanda, Alemania o Finlandia). Los países mediterráneos presentan unos índices intermedios de entre 50 y 80 víctimas mortales/1.000.000 habitantes (Francia, Italia, Portugal o Grecia). Cataluña y España suponen la excepción, ya que presentan índices de mortalidad inferiores respecto a sus países vecinos.

Víctimas mortales/1.000.000 habitantes en accidente de tráfico en la Unión Europea, 2015

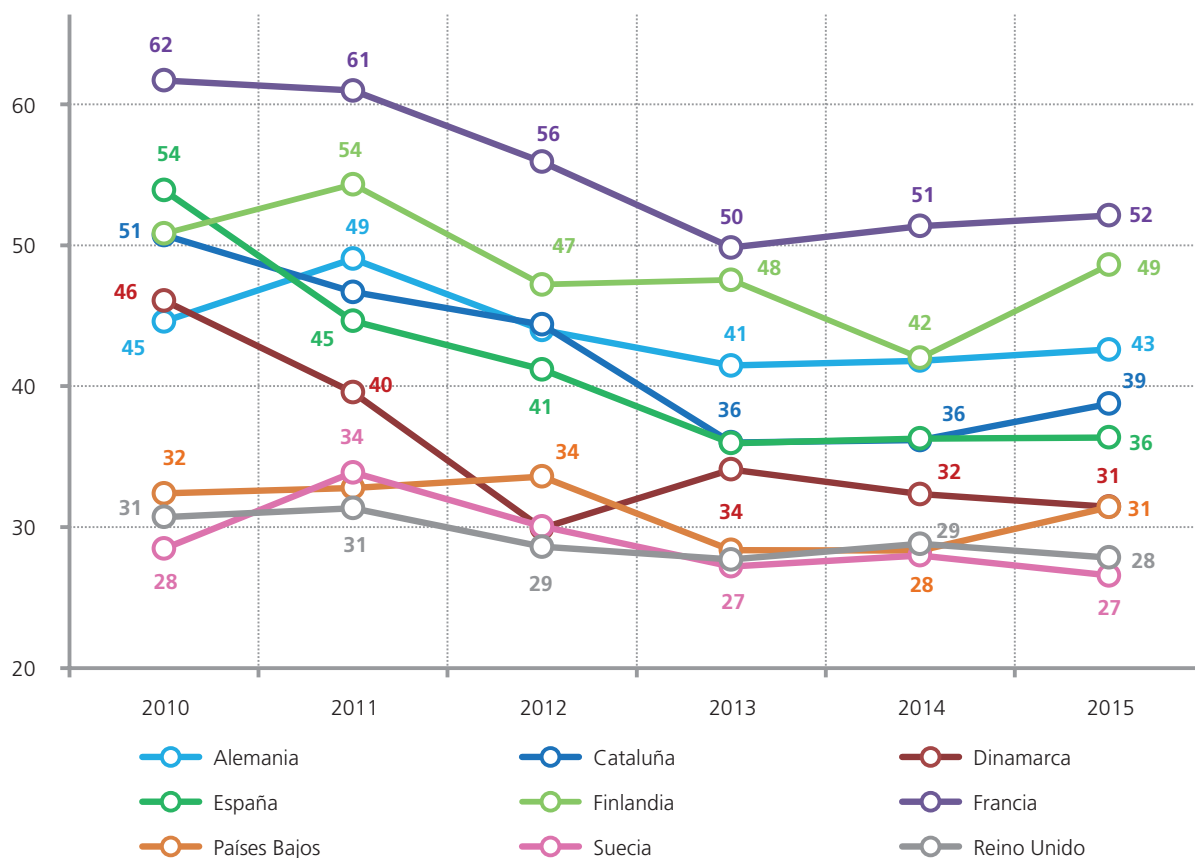


Fuente: CARE (Community Road Accident Database)

Cataluña es de los países de referencia de la Unión Europea con una mayor reducción de la accidentalidad mortal (23,6% en el período 2010-2015).

En la comparativa con el resto de países de la Unión Europea, no se han considerado los datos de heridos graves por la variedad de criterios en la definición de «herido grave» según cada país.

Evolución víctimas mortales / 1.000.000 habitantes en accidente de tráfico en la Unión Europea (muertos a 30 días) en los principales países de referencia



Fuente: CARE (Community Road Accident Database)

IV. Objetivos del PESV 2014-2020

Los objetivos del Plan estratégico se definieron de acuerdo con las directrices de la Unión Europea y son un primer paso hacia el objetivo de alcanzar la visión cero en 2050.

El objetivo prioritario que se fija es alcanzar en 2020 una reducción del 50% en el número de víctimas mortales en las vías catalanas respecto a 2010.

Los objetivos específicos son:

- Reducción del 30% de víctimas mortales por atropello

- Reducción del 10% de víctimas mortales en gente mayor
- Promover el uso de bicicletas sin que aumente la accidentalidad**
- Reducción del 20% de víctimas mortales y graves en motoristas
- Reducción del 20% de víctimas mortales y graves en jornada y en trayectos de ida y vuelta del trabajo
- Reducción del 60% de víctimas mortales infantiles***
- Reducción del 40% de víctimas graves con secuelas para toda la vida*

Evolución del objetivo prioritario, cumplimiento en 2015

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales 30 días	381	291	-90	-23,6%	-25,0%	191 -50,0%	✗
ZI	266	189	-77	-28,9%			✓
ZU	115	102	-13	-11,3%			✗
Víctimas mortales 24 horas	339	261	-78	-23,0%	-25,0%	170 -50,0%	✗
ZI	246	176	-70	-28,4%			✓
ZU	93	85	-8	-8,6%			✗

Víctimas mortales por atropello

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales por atropello	63	49	-14	-22,2%	-15,0%	44 -30,0%	✓
ZI	45	33	-12	-26,7%			✓
ZU	18	16	-2	-11,1%			✗

Víctimas mortales en gente mayor

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales entre gente mayor (>64 años)	73	65	-8	-10,9%	-5,0%	67 -10,0%	✓
ZI	41	41	0	0,0%			✗
ZU	32	24	-8	-25,0%			✓

Promover el uso de la bicicleta sin que aumente la accidentalidad

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales ciclistas**	12	8	-4	-33,3%	0,0%	12 0,0%	✓
ZI	7	7	0	0,0%			✓
ZU	5	1	-4	-80,0%			✓

** Para evaluar este objetivo, se observa el número de víctimas mortales ciclistas, con el objetivo de que no aumente. Son datos absolutos y no relacionados con la movilidad.

Víctimas mortales y graves en motoristas

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales y graves en motoristas	582	715	133	22,8%	-10,0%	466 -20,0%	✗
ZI	296	352	56	18,9%			✗
ZU	286	363	77	26,9%			✗

Víctimas mortales y graves en jornada y en trayectos de ida o vuelta del trabajo

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales y graves en jornada y en trayectos de ida o vuelta del trabajo	362	259	-103	-28,4%	-10,0%	290 -20,0%	✓

Víctimas mortales en niños

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)	Objetivo año 2015	Objetivo 2020	Consecución objetivo 2015 PESV
Víctimas mortales entre niños (≤14 anys)** *	7	10	3	42,8%	-30,0%	3 -60,0%	✗
ZI	5	7	2	40,0%			✗
ZU	2	3	1	50,0%			✗

*** A pesar de que la Convención sobre los Derechos del Niño señala que «se entiende por niño todo ser humano menor de 18 años», en este ámbito se consideran niños los menores de 14 años (incluidos), porque hasta los 14 se entiende que las elecciones de movilidad de los niños son a menudo dictadas por la elección de los padres, el medio y las políticas en general. En muchos países de la UE, es a los 15 años cuando se acaba la enseñanza obligatoria y cuando se considera a la persona responsable legal de sus actos. Además, los 15 años son también la edad necesaria para obtener el permiso de ciclomotor y, por lo tanto, la edad de la incorporación al colectivo de conductores de medios motorizados.

Evolución de los objetivos específicos, cumplimiento en 2015

Víctimas graves con secuelas para toda la vida

Víctimas	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015	Δ 2010-2015 (%)
Víctimas graves*	2.007	1.900	-107	-5,3%
ZI	1.032	891	-141	-13,7%
ZU	975	1.009	34	3,5%

* Todavía no se dispone de datos desagregados del número de heridos graves con secuelas para toda la vida. Está en fase de estudio, dentro del proyecto europeo de homogeneización de criterios MAIS 3+. No es, por lo tanto, un objetivo que pueda ser evaluado actualmente ya que solo se dispone de datos de heridos graves globales..

Datos básicos de la accidentalidad vial en Cataluña

El Servicio Catalán de Tráfico elabora anualmente el *Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña*, en el que se cuantifica la evolución de las variables de accidentalidad y que constituye la base de trabajo para la elaboración tanto del PESV 2014-2020 como del PSV 2017-2019.

El PESV 2014-2020 establece unos objetivos de reducción del 50% de víctimas mortales en 2020 respecto a 2010. Se analiza la evolución de la accidentalidad del período 2010-2015, teniendo en cuenta que es la mitad de la década 2010-2020.

El presente capítulo aporta una serie de datos estadísticos, agrupados según los temas que se especifican a continuación, con el objetivo de destacar los hitos conseguidos y los retos todavía pendientes, y detectar los puntos de especial atención en la situación actual, que servirán como referencia para focalizar las actuaciones a ejecutar en el período de vigencia del plan.

- Evolución de la accidentalidad
 - Evolución de las víctimas mortales a 24 horas
 - Evolución de las víctimas (heridos graves)
 - Evolución de las víctimas mortales a 24 horas y heridos graves
 - Accidentes con víctimas mortales /1.000 millones veh.-km en zona interurbana
- Localización de la siniestralidad
 - Zona interurbana y urbana (víctimas mortales a 24 horas)
 - Zona interurbana y urbana (víctimas mortales a 24 horas y heridos graves)
 - Demarcaciones
 - Intersecciones
- Período temporal
 - Día de la semana
 - Período de la semana y zona
 - Mes del año
 - Momento del día
- Siniestralidad por medio de transporte: los usuarios vulnerables
 - Víctimas mortales a 24 horas por medio de transporte (zona interurbana)
 - Víctimas mortales a 24 horas por medio de transporte (zona urbana)
 - Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves por medio de transporte (zona interurbana)
 - Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves por medio de transporte (urbana)
 - Grupos de riesgo de usuarios vulnerables
- Accidentes laborales de tráfico
 - Evolución de la lesividad de la accidentalidad en jornada

- Evolución de la lesividad de los accidentes laborales en el trayecto de ida o vuelta del trabajo
- Factores de riesgo
 - Velocidad excesiva
 - Elementos de seguridad pasiva
 - Alcohol, drogas y psicofármacos
 - Distracciones
- Estado del vehículo

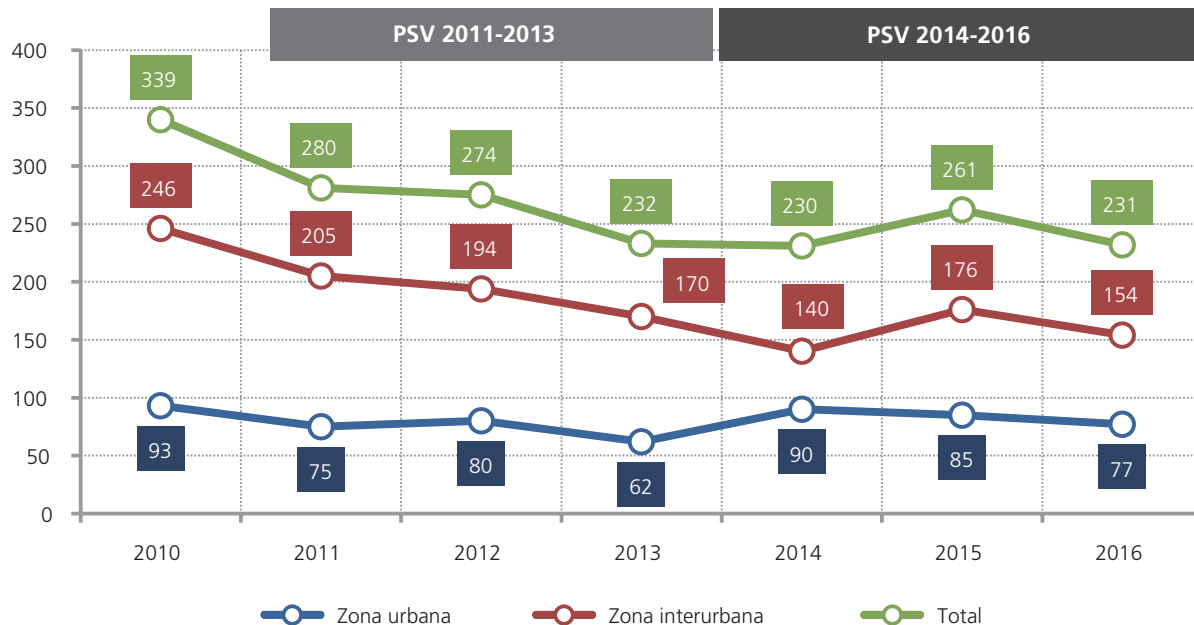
I. Evolución de la accidentalidad

1.1. Víctimas mortales a 24 horas

Víctimas mortales a 24 horas (zona interurbana y urbana)

La red viaria de Cataluña registró en 2016 una cifra total de 231 víctimas mortales a 24 horas, repartidas entre las 154 que se produjeron en vía interurbana y las 77 que sucedieron en vía urbana. Estos datos representan una **reducción del 31,9% respecto a 2010** (339 víctimas mortales).

Evolución del número de víctimas mortales a 24 h

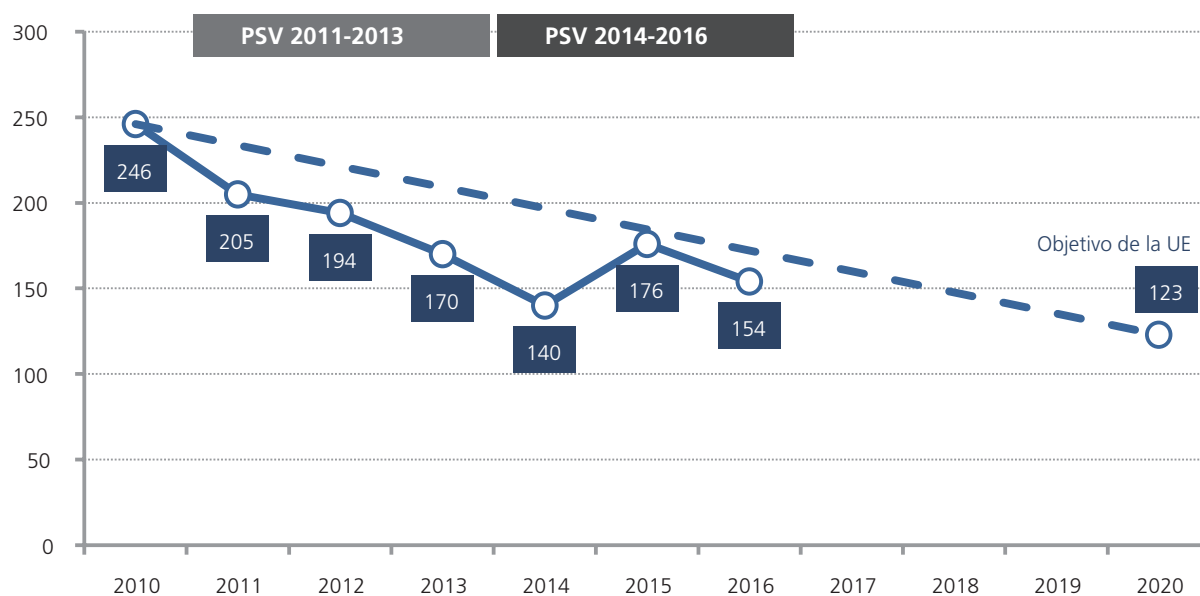


Víctimas mortales a 24 horas en la red interurbana

La siniestralidad vial con víctimas mortales en la red interurbana presenta una tendencia decreciente desde 2010.

Estos valores cumplen con los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2014-2020 (PESV), que establece para 2020 una reducción del 50% de las víctimas mortales respecto a 2010. Para el período 2010-2016 ha habido una reducción del 37,4%.

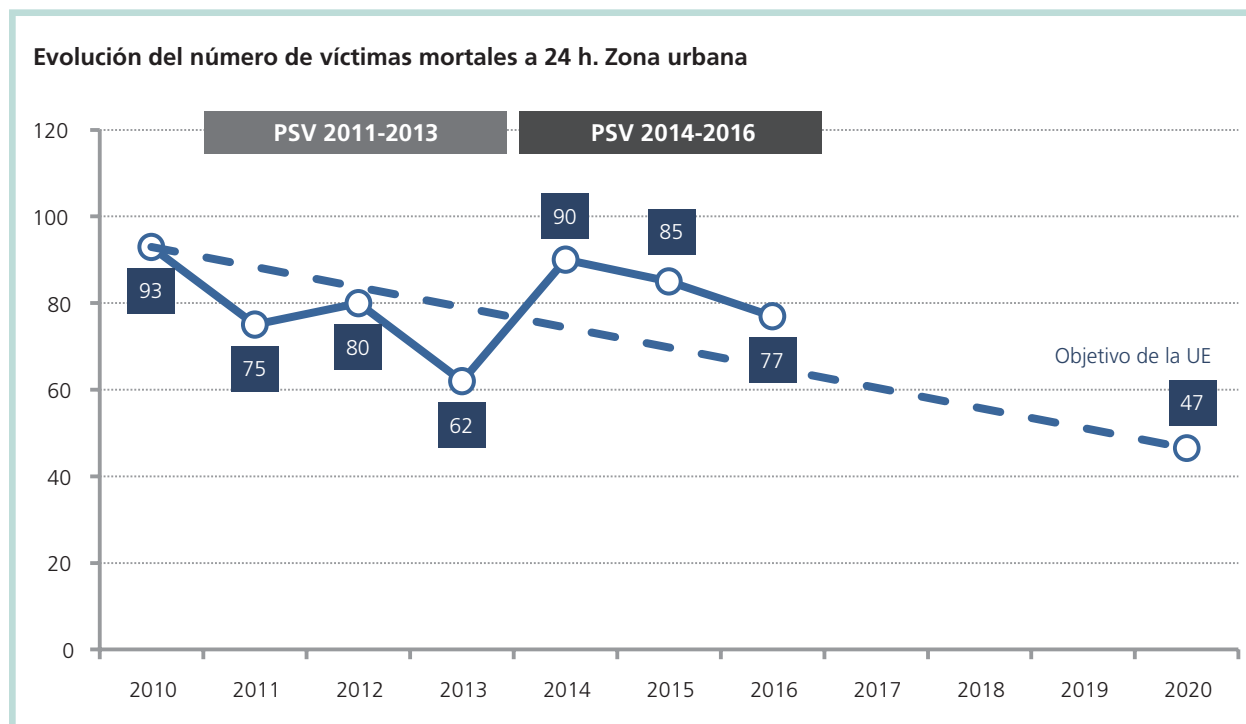
Evolución del número de muertos a 24 h. Zona interurbana



Víctimas mortales a 24 horas en la red urbana

La variación en el número de víctimas mortales a 24 horas en la red urbana catalana no sigue una tendencia clara en el período 2010-2016. Entre 2010 y 2016, se registra una disminución de la accidentalidad del 17,2%, que se sitúa muy por debajo de los objetivos del PESV.

Mientras que en el período 2010-2013 se había conseguido disminuir el número de víctimas en un 33,3% (pasando de 93 a 62 víctimas mortales), en el último trienio (2014-2016) la cifra ha vuelto a aumentar y se sitúa en valores similares a los del primer trienio (2010-2013).



1.2. Víctimas (heridos graves)

Para hacer una diagnosis muy detallada de la accidentalidad se deben tener en cuenta las víctimas mortales y los heridos graves. En este sentido, la Unión Europea establece como objetivo para el horizonte 2020 la reducción del 40% de heridos graves sobre la base de una definición pendiente del concepto «herido grave» (véase la Resolución del Parlamento Europeo sobre seguridad vial de septiembre de 2011).

No existe un criterio homogéneo para todos los países de la Unión Europea sobre lo que se considera «herido grave» (en otros países, son tres días de hospitalización, o dos días...), por lo que este indicador no es comparable entre países.

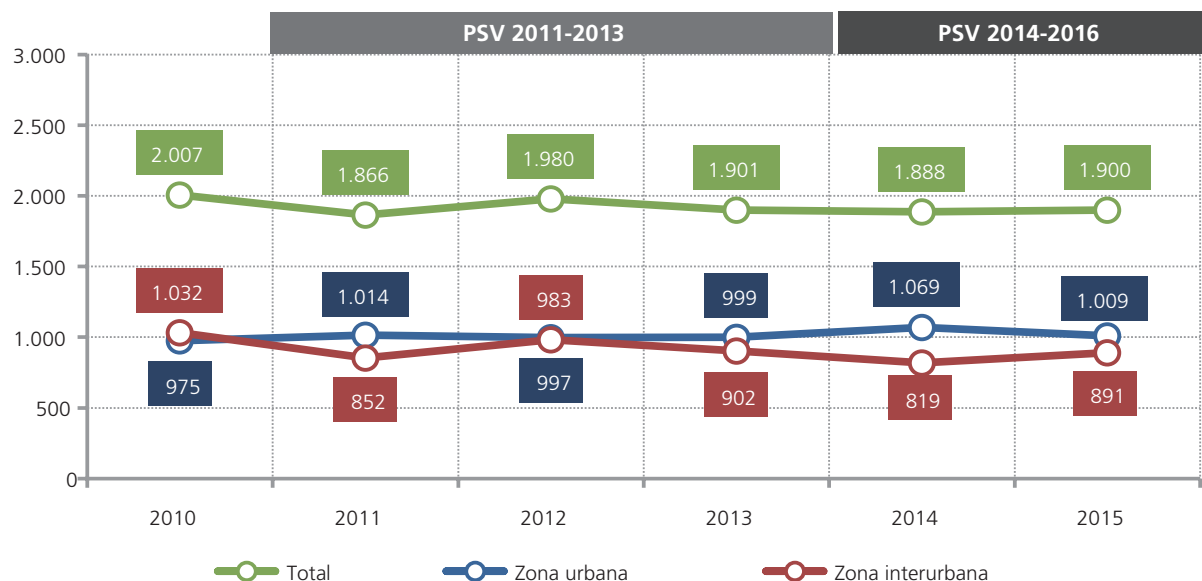
Actualmente se está desarrollando el proyecto europeo MAIS 3+ (Maximum Abbreviated Injury Scale) –en el que participa el SCT–, que clasifica la gravedad de los

accidentes según una escala de 6 niveles. De acuerdo con esta escala, se considera «herido grave» a aquella persona que sufre lesiones de nivel 3 o superior. Este sistema permitirá determinar los accidentes graves reales y mejorar la investigación y prevención de los accidentes de tráfico.

En esta diagnosis, y mientras no tengamos el indicador real establecido en el MAIS 3+, que es lo que permitirá determinar los heridos graves reales, se ha considerado «herido grave» a aquella persona que después de un accidente estuvo hospitalizada más de 24 horas.

En 2015, en la red viaria de Cataluña se registran 1.900 heridos graves en total (891 en zona interurbana y 1.009 en zona urbana). La disminución es del 5,3% respecto a 2010, pero de forma desigual: reducción del 13,7% en zona interurbana y aumento del 3,5% en zona urbana.

Evolución del número de heridos graves*



* No se dispone todavía de los datos definitivos de heridos graves para 2016, por lo que, a diferencia de los datos de muertos a 24 horas, no se incorporan al PSV.

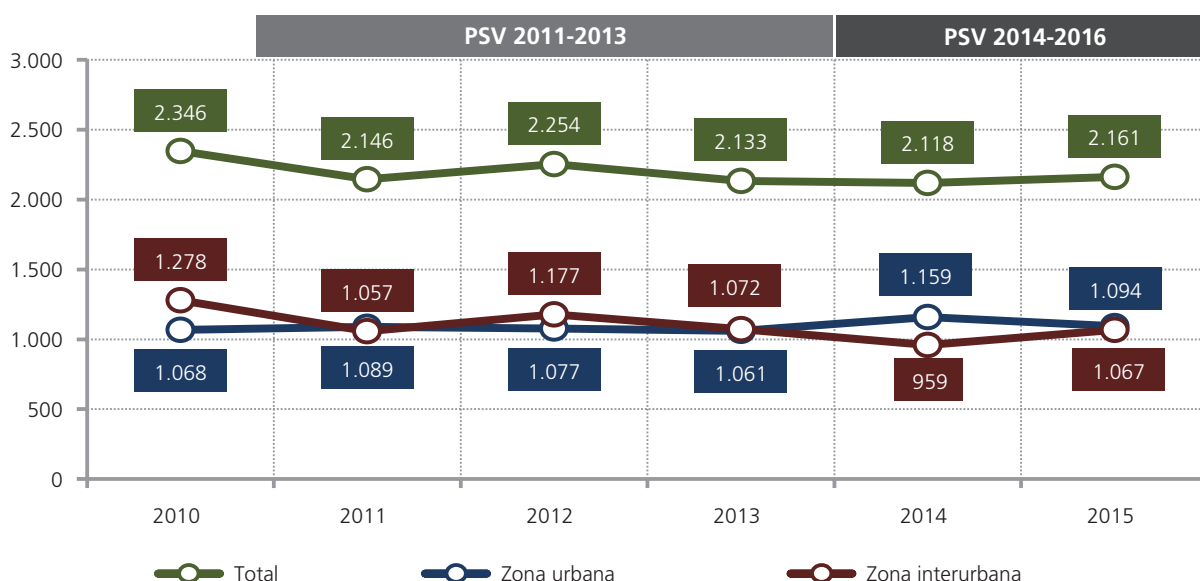
El objetivo establecido en el Plan de Seguridad Vial 2014-2016 (reducción del 16% de los heridos graves con secuelas para toda la vida en 2015 en relación con 2010) no se puede evaluar hasta que no se haya desarrollado e integrado el proyecto MAIS 3+.

1.3 Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves

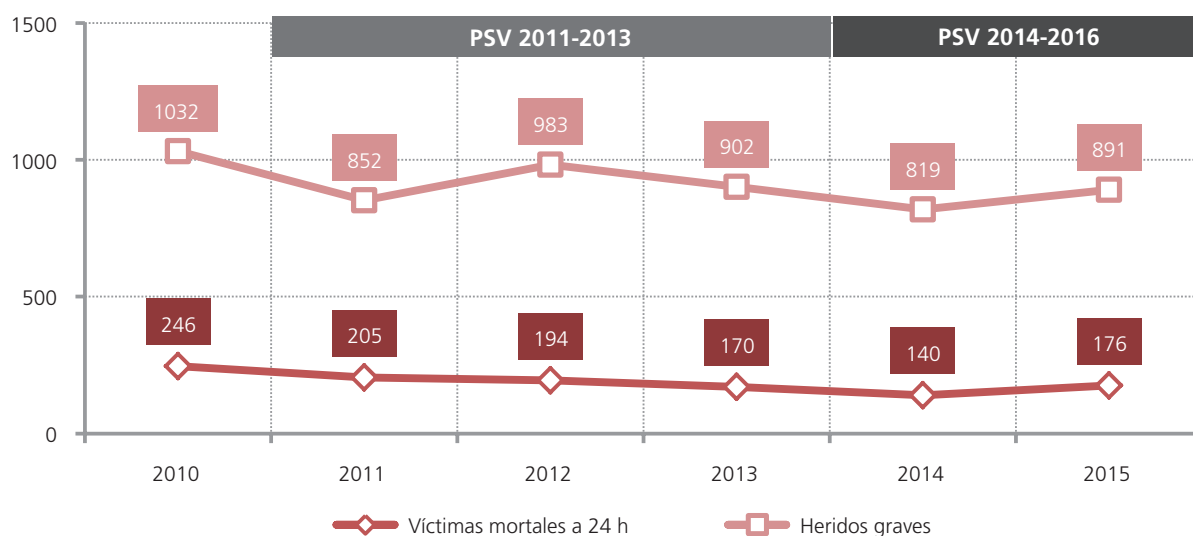
Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves (zona interurbana + zona urbana)

En la red viaria de Cataluña, en 2015, se registran en total 261 víctimas mortales a 24 horas (176 en zona interurbana y 85 en zona urbana) y 1.900 heridos graves (891 en zona interurbana y 1.009 en zona urbana). La disminución es del 7,9% respecto a 2010, pero de forma desigual: reducción del 16,5% en zona interurbana y aumento del 2,4% en zona urbana.

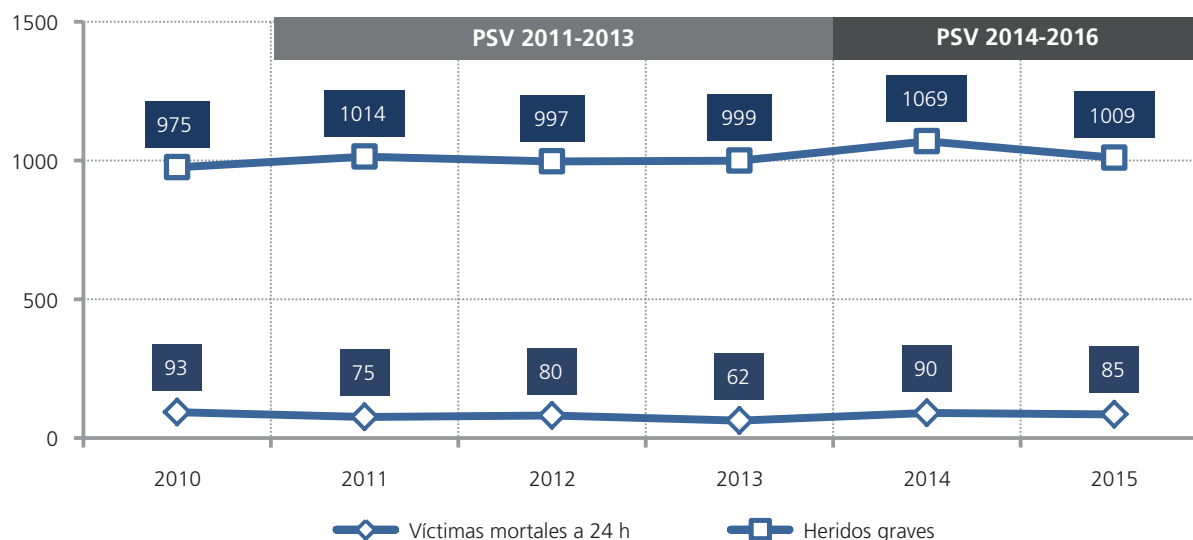
Evolución del número de víctimas mortales a 24 h y heridos graves



Evolución del número de víctimas mortales a 24 h y heridos graves Zona interurbana



Evolución del número de víctimas mortales a 24 h y heridos graves Zona urbana



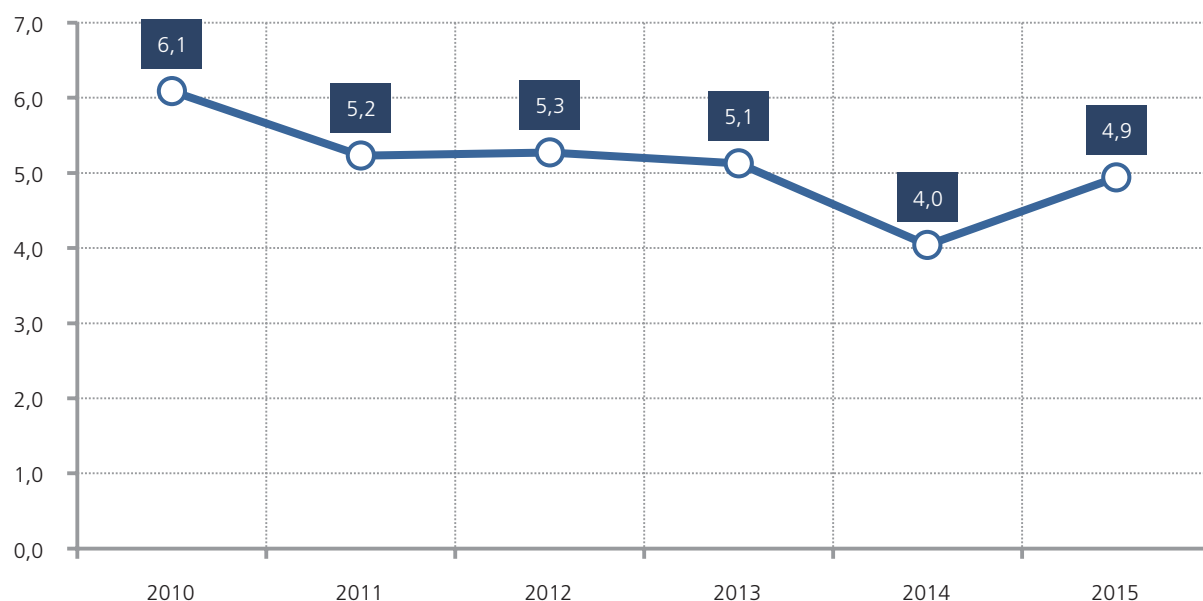
1.4. Accidentes con víctimas mortales /1.000 millones veh.-km en zona interurbana

Un indicador relevante para valorar con rigor la evolución de la siniestralidad es la relación entre la accidentalidad y el número de kilómetros recorridos.

Este representa el factor de exposición al riesgo más objetivo, aunque se trata de una cifra que a menudo presenta ciertas dificultades de cálculo.

Entre 2010 y 2015 se produce una disminución del 19,6% del índice de accidentalidad.

Índice de accidentalidad en Cataluña (accidentes con víctimas mortales/1.000 millones veh.-km en red interurbana). 2010-2015



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

Nota: los datos de veh.-km de 2015 son provisionales.

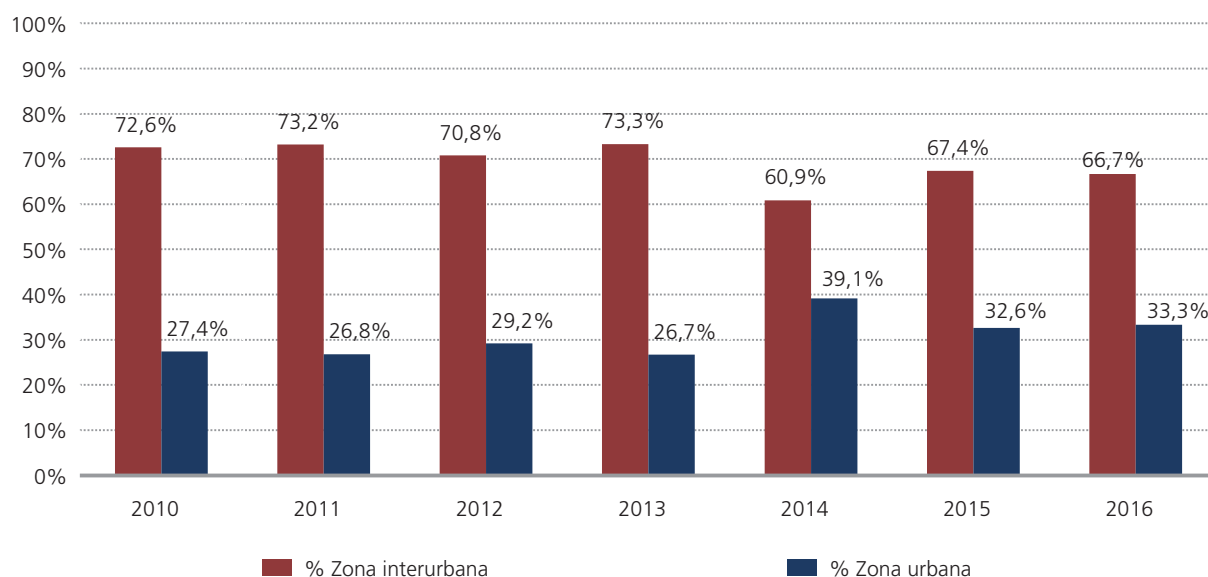
II. Localización

2.1. Zona interurbana y urbana (víctimas mortales a 24 horas)

De media, entre 2010 y 2016, el 70% de las víctimas mortales se han registrado en zona interurbana. A

pesar de ello, esta tendencia muestra cierto cambio, y en los tres últimos años aumenta el peso relativo en zona urbana (debido a la tendencia descendente de la mortalidad en zona interurbana, en contraste con el aumento en zona urbana).

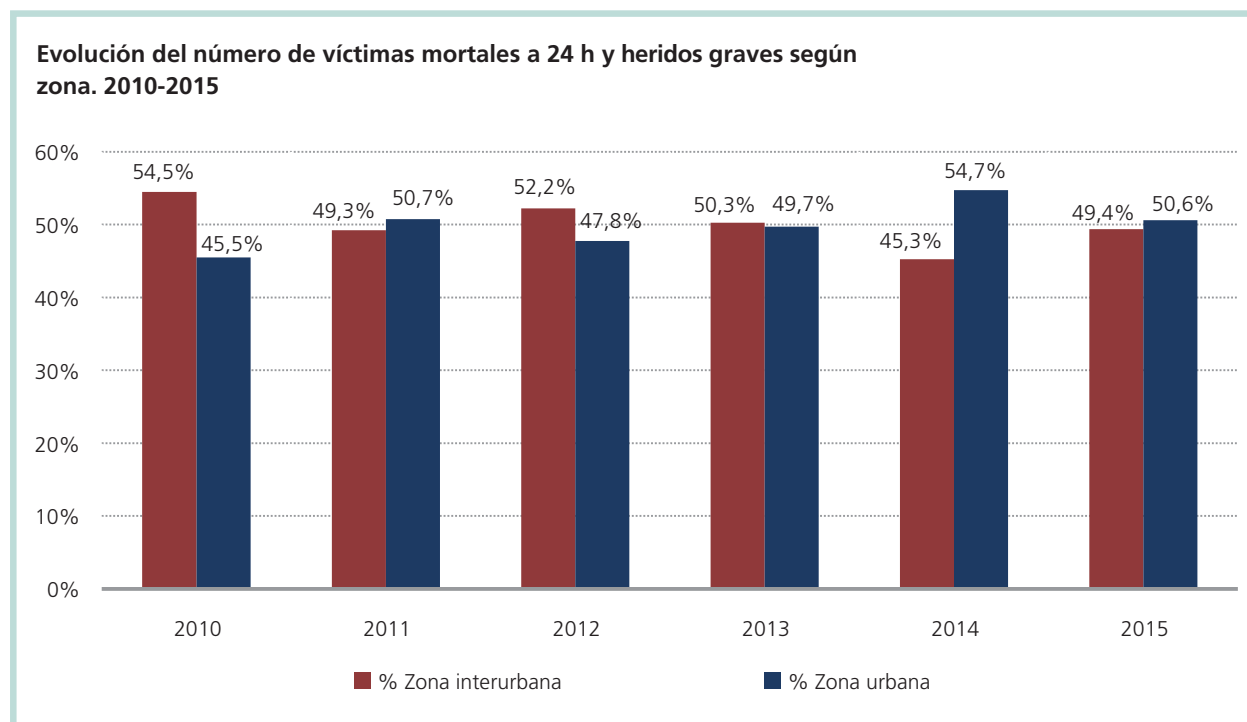
Evolución de las víctimas mortales a 24 h según zona. 2010-2016



2.2. Zona interurbana y urbana (víctimas mortales a 24 horas y heridos graves)

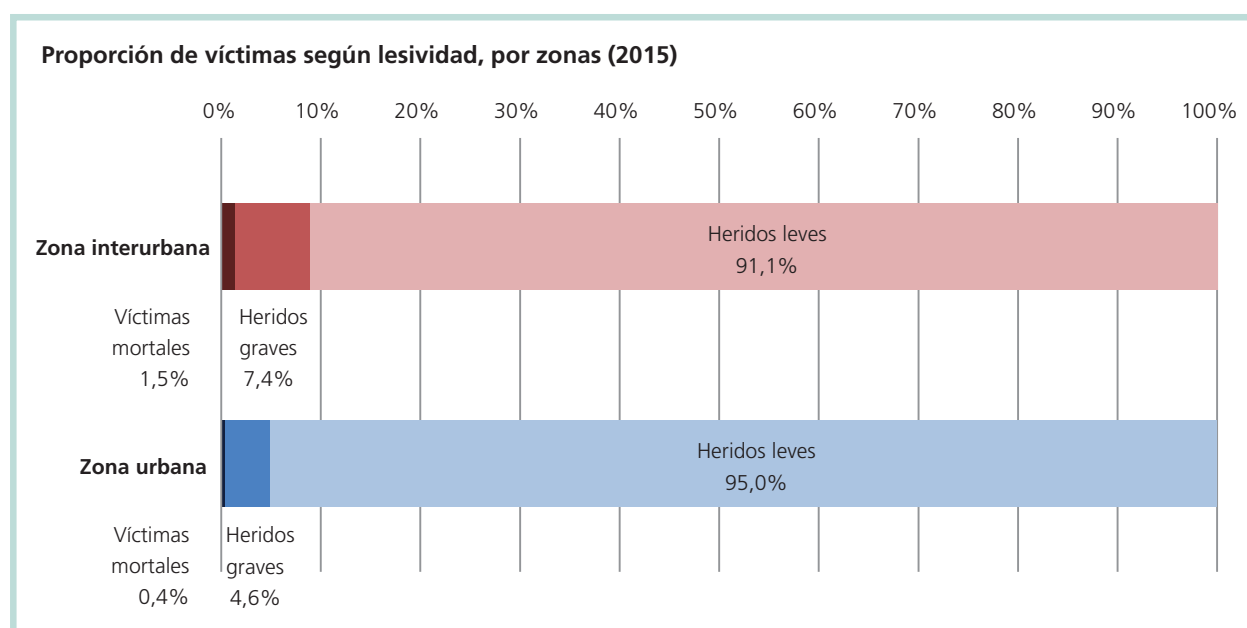
En cambio, en relación con el número de víctimas mortales y graves, el 51% se producen en zona urbana (año 2015). La evolución desde 2010 muestra una inversión

de la tendencia: aunque antes la mayor concentración de víctimas mortales y graves se producía en zona interurbana, en 2011, 2014 y 2015 aumenta el peso en zona urbana en Cataluña.



A pesar de ello, la lesividad de las víctimas sigue siendo mayor en los accidentes interurbanos que en los urbanos: las víctimas mortales y graves en zona urbana

son el 5% del total de víctimas, mientras que en zona interurbana representan el 8,9%.



A fin de disminuir la accidentalidad en ámbitos urbanos, el Servicio Catalán de Tráfico elabora, desde 2006, los planes locales de seguridad vial (PLSV), que analizan la situación de la accidentalidad en las ciudades y pueblos de Cataluña y proponen medidas tanto

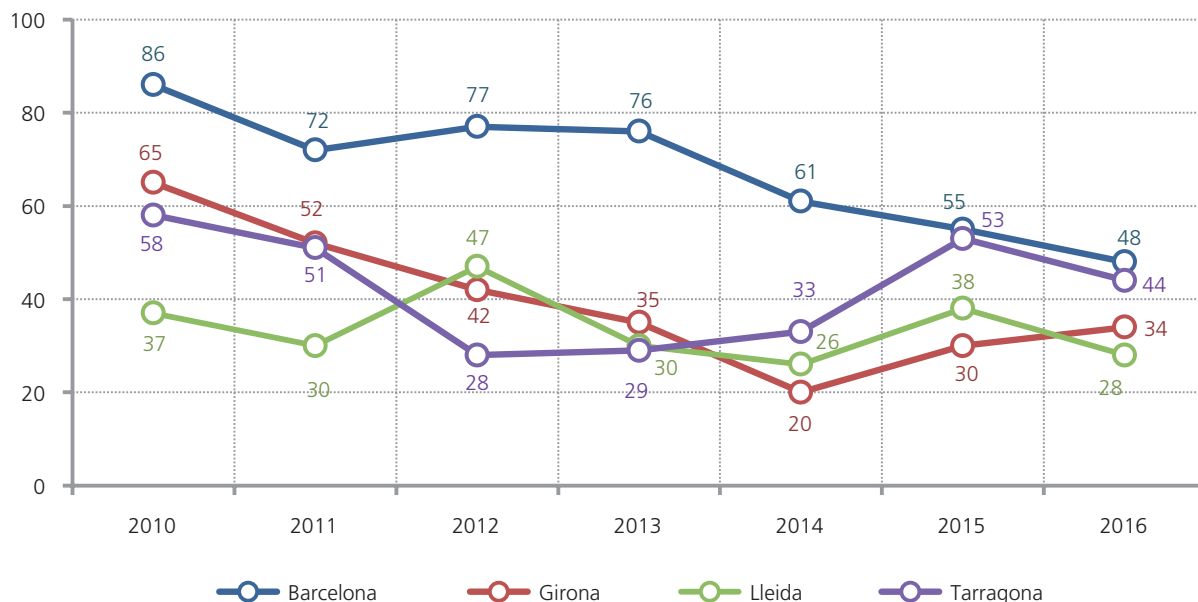
estratégicas como específicas para los puntos y tramos de concentración de accidentes. Actualmente, todas las ciudades y pueblos de Cataluña que superan los 10.000 habitantes y todas las capitales de comarca ya disponen de PLSV.

2.3. Demarcaciones (evolución de la localización de víctimas mortales a 24 horas)

En 2016 se produce una disminución del número de víctimas mortales en zona interurbana en todas las demarcaciones excepto en Girona. Barcelona mantiene

una tendencia decreciente continua, mientras que en Tarragona tiene lugar un repunte de mortalidad en 2015 (53 víctimas mortales) y un descenso de víctimas en 2016 (44). En Lleida pasa lo mismo (de 38 víctimas mortales en 2015 se pasa a 28 víctimas mortales).

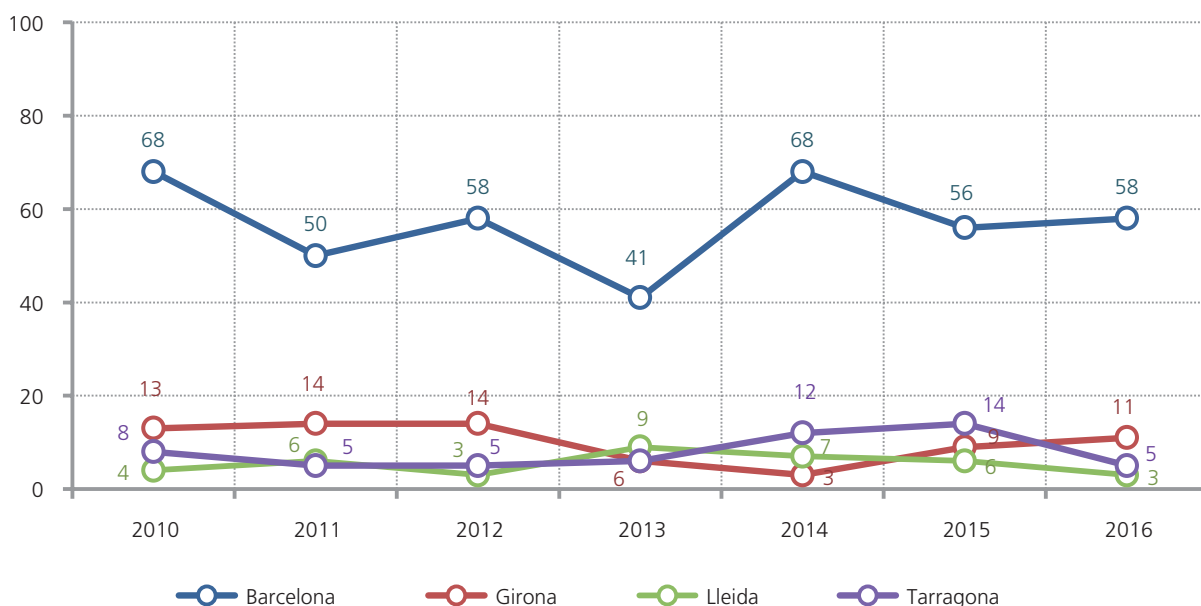
Evolución del número de víctimas mortales a 24 h en la red interurbana por demarcación. 2010-2016



En zona urbana, la tendencia muestra más fluctuaciones. En 2016, Tarragona y Lleida bajan en número de

víctimas mortales, mientras que Girona y Barcelona aumentan.

Evolución del número de víctimas mortales a 24 h en la red urbana per demarcación. 2010-2016



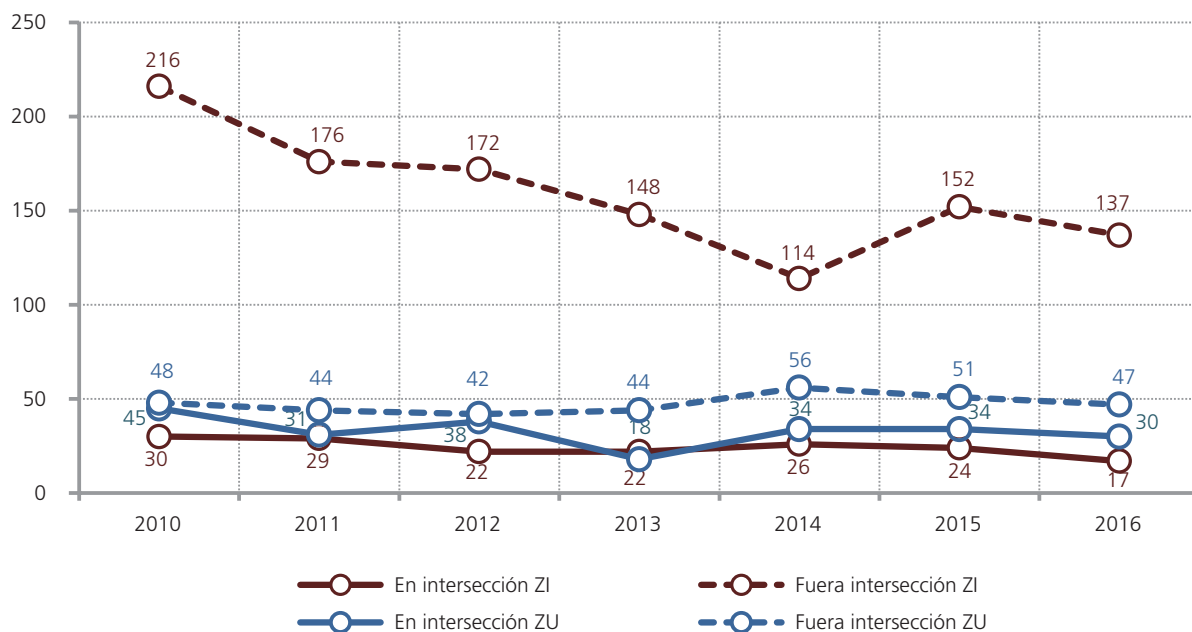
2.4. Intersecciones (evolución de la localización de víctimas mortales a 24 horas)

Las intersecciones son puntos potenciales de accidentalidad en zona urbana y se han centrado esfuerzos en la mejora de su seguridad: entre 2010 y 2016 el número de víctimas mortales ha disminuido un 33%.

La disminución ha sido del 43,3% en intersecciones interurbanas.

En 2016, la mayor parte de las víctimas mortales se producen fuera de intersección tanto en zona interurbana (90% de las víctimas) como en zona urbana (61%).

Evolución de la localización de víctimas mortales (24 h) por zonas



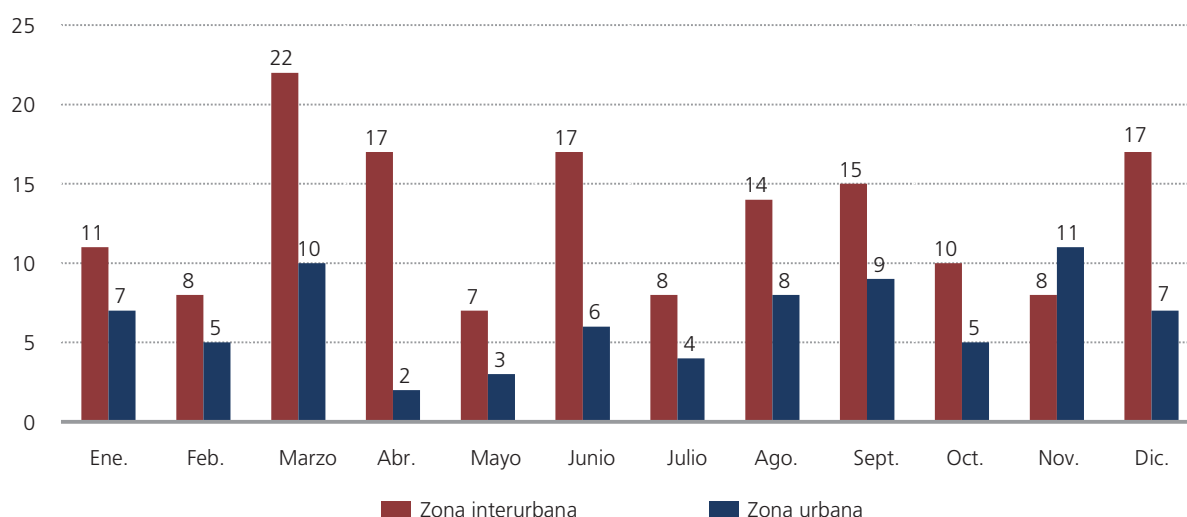
III. Período temporal

3.1. Mes del año (víctimas mortales a 24 horas)

Se constatan diferentes patrones en la accidentalidad urbana e interurbana según los meses del año. En

marzo, abril y junio se registra un número más elevado de víctimas mortales en la red interurbana. En cambio, noviembre es el mes que presenta la mortalidad más elevada en zona urbana.

Número de víctimas mortales (24 h) según mes del año y zona. Año 2016

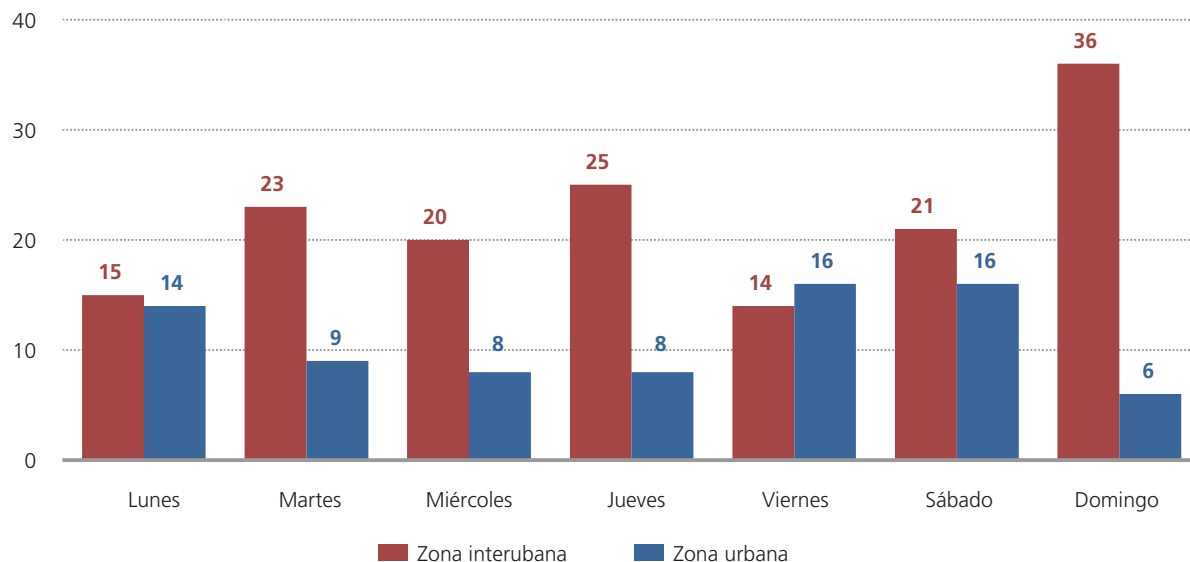


3.2. Día de la semana (víctimas mortales a 24 horas)

En 2016, en zona interurbana, el 36,1% de las víctimas mortales se producen en fin de semana. El lunes y el

viernes son los días con menos accidentalidad. En zona urbana existe una proporción más elevada de víctimas mortales en días laborables (71,4% en 2016).

Número de víctimas mortales (24 h) según día de la semana. Año 2016

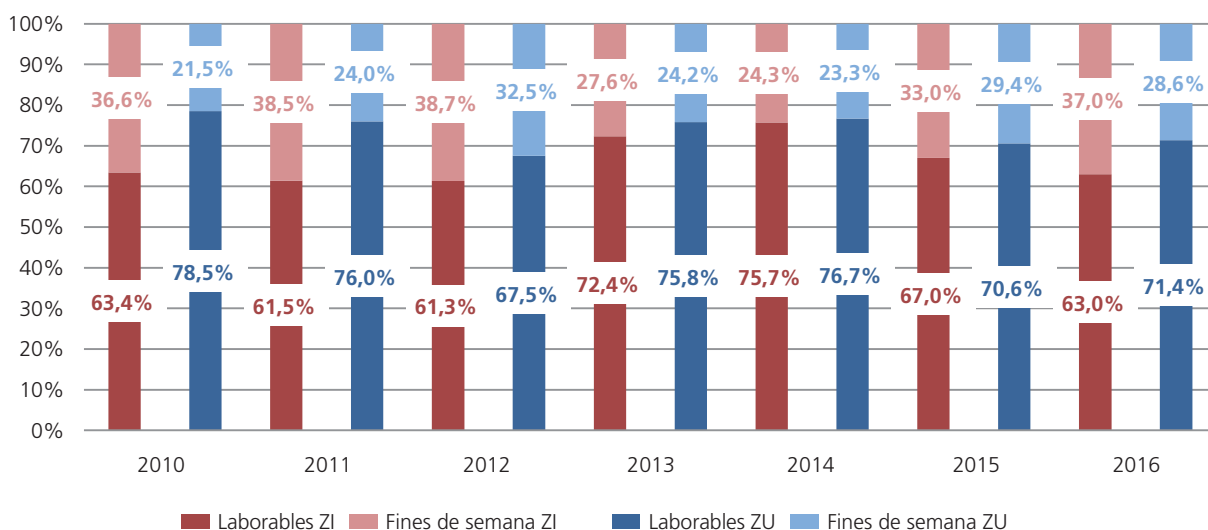


3.3. Período de la semana y zona (víctimas mortales a 24 horas)

Entre 2010 y 2016, en zona urbana se observa el crecimiento de las víctimas mortales registradas en fin de semana y de la proporción que representan sobre

el total. En zona interurbana, se observa la tendencia opuesta (incremento de la proporción en laborables, a pesar de la disminución del número de víctimas mortales en ambas zonas).

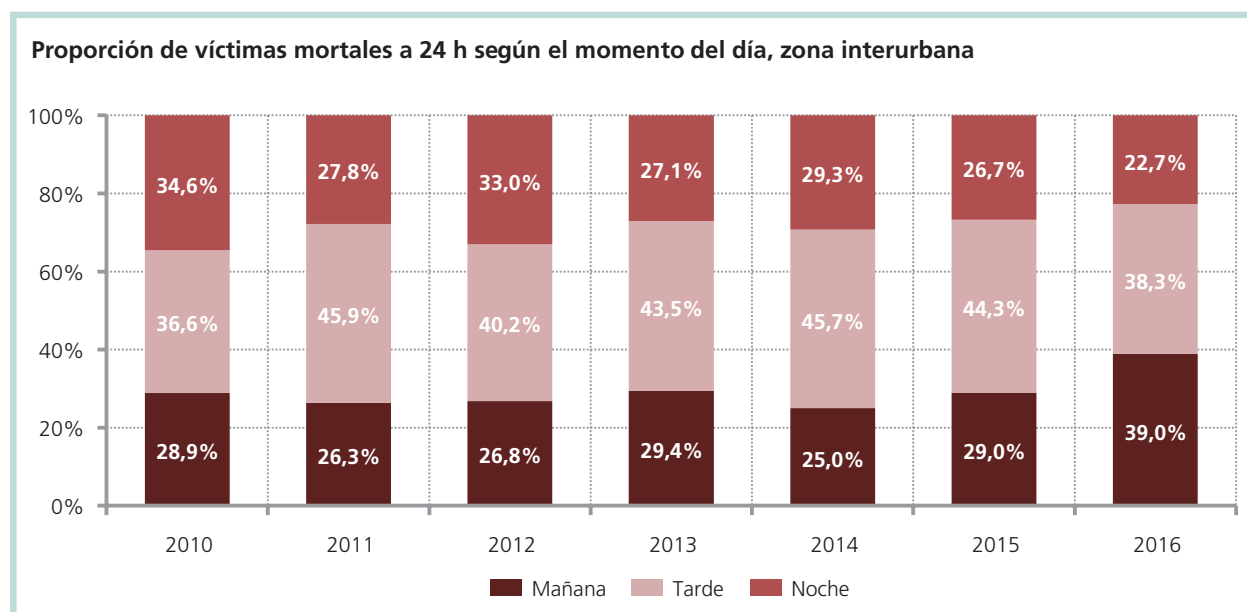
Evolución de las víctimas mortales a 24 h, por periodo de la semana y zona. Evolución 2010-2016



3.4. Momento del día (víctimas mortales a 24 horas)

En zona interurbana, en 2016 aumenta de forma notable la proporción de víctimas mortales en accidentes ocurridos en horario de mañana (39%, cuando nunca

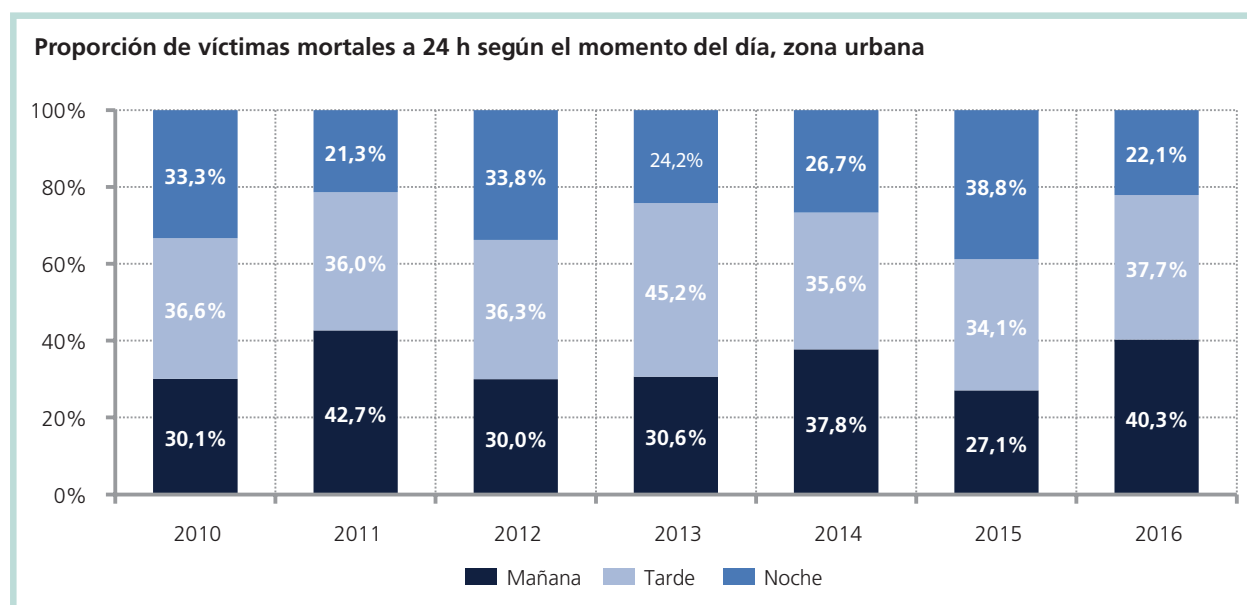
había pasado del 30%). Los accidentes por la noche, en cambio, por primera vez en el período no suponen más del 25% del total de accidentes.



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

También en zona urbana, la mayor proporción de víctimas se debía a accidentes en horario de tarde en el período 2010-2015 (a excepción de 2011), pero en

2016 varía esta tendencia. En el último año, la mayor proporción de víctimas mortales se produce por la mañana (el 40,3%).



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

IV. Siniestralidad por medio de transporte: los usuarios vulnerables

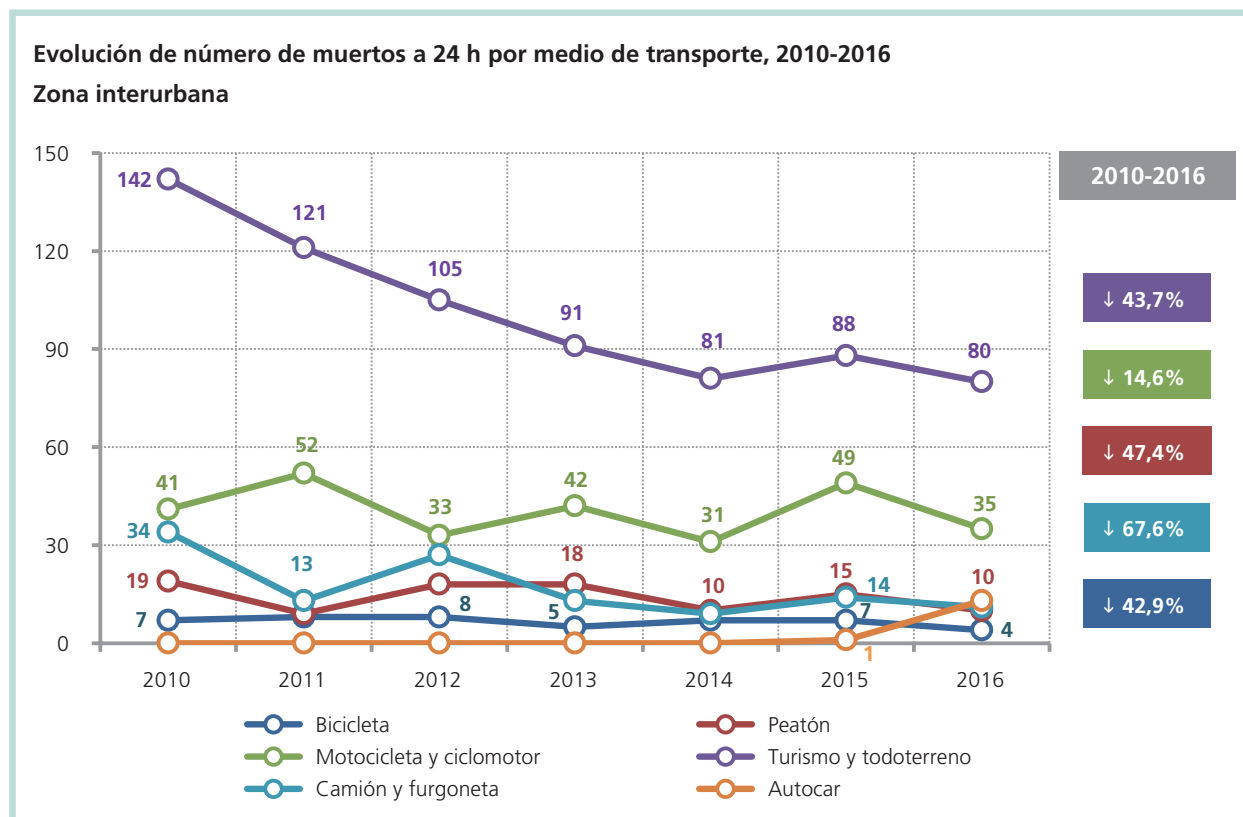
4.1. Víctimas mortales a 24 horas por medio de transporte (zona interurbana)

En zona interurbana, el medio de transporte con el que se registra el mayor número de víctimas mortales es el turismo y el todoterreno, con 80 víctimas en 2016, seguidos de las motocicletas y los ciclomotores, con 35 víctimas mortales.

Entre 2010 y 2016 se ha registrado una disminución del 43,7% en el número de víctimas mortales en turismo y todoterreno. En usuarios de camiones y furgonetas, la disminución es del 67,6%.

Las víctimas mortales con motocicleta y ciclomotor también disminuyen un 14,6% en el período 2010-2016.

El número de peatones atropellados ha disminuido un 47,4% entre 2010 y 2016, y el número de víctimas mortales en bicicleta, un 42,9%.



4.2. Víctimas mortales a 24 horas por medio de transporte (zona urbana)

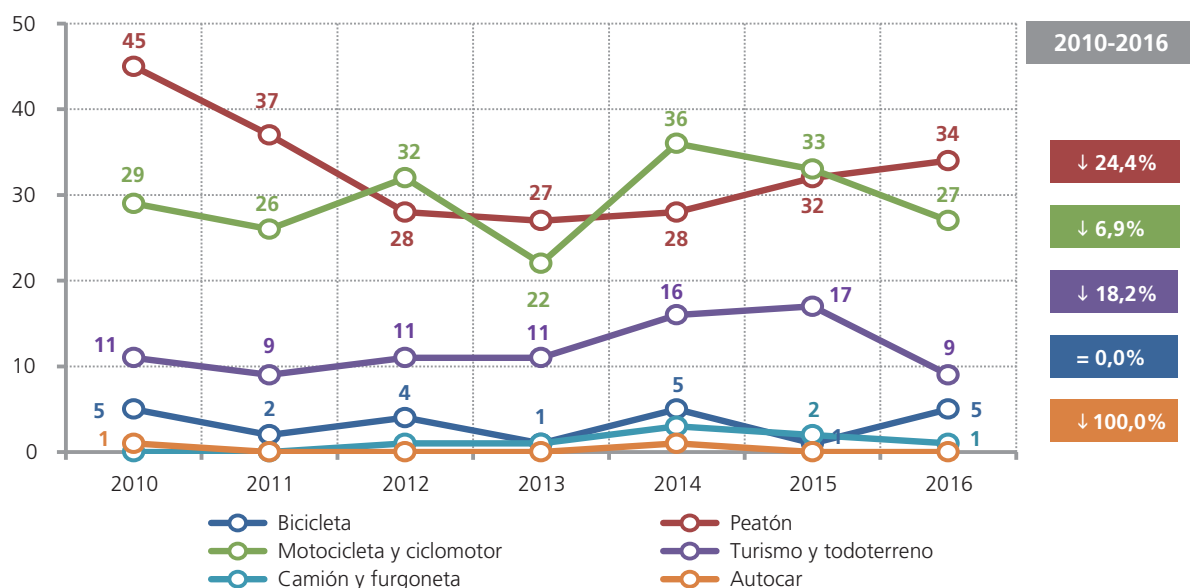
En zona urbana, los grupos con más número de víctimas mortales son los peatones y los usuarios de motocicleta y ciclomotor. En el período 2010-2016, se ha reducido un 26,7% el número de peatones muertos por atropello y un 6,9% el número de víctimas mortales en motocicleta y ciclomotor.

El número de víctimas mortales en turismos y todoterreno también se ha reducido un 18,2%.

El número de muertos en bicicleta se mantiene en 2016 igual que en 2010, aunque con muchas oscilaciones a lo largo del período.

Evolución del número de muertos a 24 h por medio de transporte, 2010-2016

Zona urbana



Si se consideran las cifras de víctimas mortales en el período 2010-2015, se observa un aumento en el colectivo de motoristas y ciclomotores, tanto en zona urbana como interurbana.

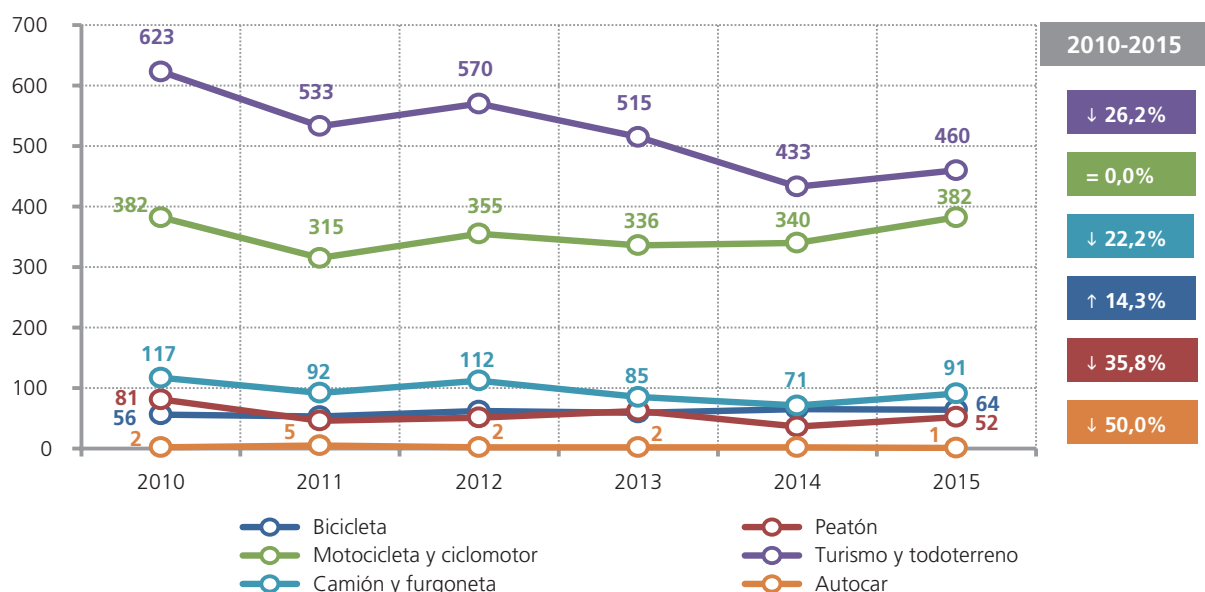
El número de víctimas mortales en motocicleta y ciclomotor, tanto en 2010 como en 2015, se acerca al de los turismos, donde se producen la mayor parte de las víctimas mortales y graves. Aunque, cabe destacar que, en 2015, el número de víctimas mortales y graves en turismos se reduce un 26,2% en relación con 2010.

Los peatones muertos o heridos graves por atropello disminuyen un 35,8%.

4.3. Víctimas mortales y graves por medio de transporte (zona interurbana)

En zona interurbana, durante el período 2010-2015, el único colectivo que aumenta en número de víctimas mortales y graves es el de los ciclistas (14,3%).

Evolución del número de víctimas mortales a 24 h y heridos graves por medio de transporte, 2010-2015. Zona interurbana

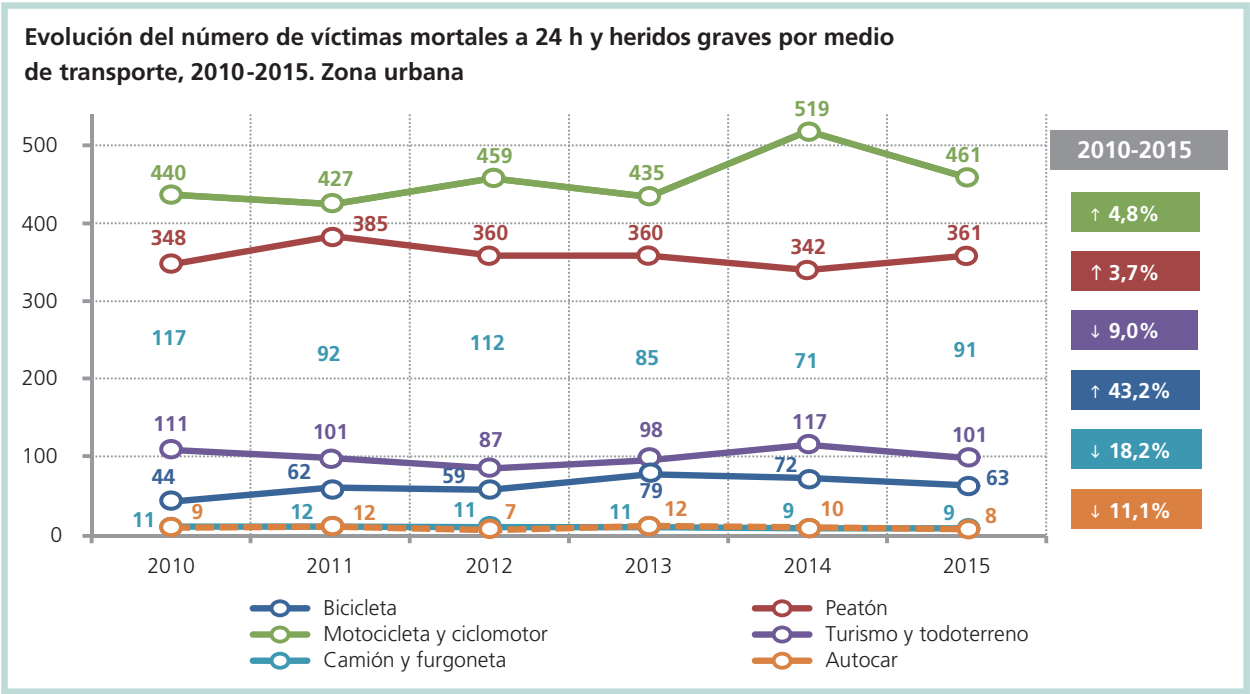


4.4. Víctimas mortales y graves por medio de transporte (zona urbana)

En zona urbana, las víctimas mortales y graves se producen principalmente entre los peatones y los usuarios de motocicletas y ciclomotores. Se produce un aumento

del 4,8% de los motoristas muertos y heridos graves en el período y del 3,7% en el caso de los peatones.

También se produce un aumento del 43,2% de las víctimas mortales y graves en bicicleta, coincidiendo con el incremento generalizado de los desplazamientos en bicicleta por las ciudades de Cataluña.



4.5. Grupos de riesgo de usuarios vulnerables

Los usuarios vulnerables se definen en la Directiva europea ITS como «usuarios no motorizados de la red viaria, como los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducida».

Se valora la accidentalidad de los usuarios vulnerables en relación con la de los medios motorizados, considerando de forma conjunta el número de víctimas mortales (a 24 horas) y de heridos graves.

Dentro de los grupos de usuarios vulnerables se produce una mayor frecuencia de accidentes de los usuarios en función de la edad, factor determinante de las capacidades de movilidad y reacción.

El análisis de la edad de las víctimas mortales o graves por 100.000 habitantes muestra aquellos grupos de edad en que se registran más víctimas.

Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves, por medio de transporte, por 100.000 habitantes (2015)

Grupo de edad	Peatón	Ciclista	Motocicleta	Ciclomotor	Turismo y todoterreno	Pesados
0 a 17 años	5,3	0,9	1,5	1,4	2,2	0,0
18 a 24 años	6,8	2,0	13,2	5,6	12,9	0,0
25 a 34 años	2,3	1,9	16,5	2,2	8,7	0,7
35 a 44 años	3,4	1,7	11,7	1,9	6,2	1,0
45 a 54 años	4,2	1,7	19,2	1,7	5,8	1,0
55 a 64 años	7,0	2,5	10,6	0,7	6,9	1,8
65 a 74 años	6,7	2,2	3,1	1,0	10,0	0,3
Más de 74 años	15,6	0,6	0,4	0,9	9,4	0,1

Nota: se incluyen conductores y pasajeros por cada tipo de vehículo.

Se detectan como principales grupos de riesgo:

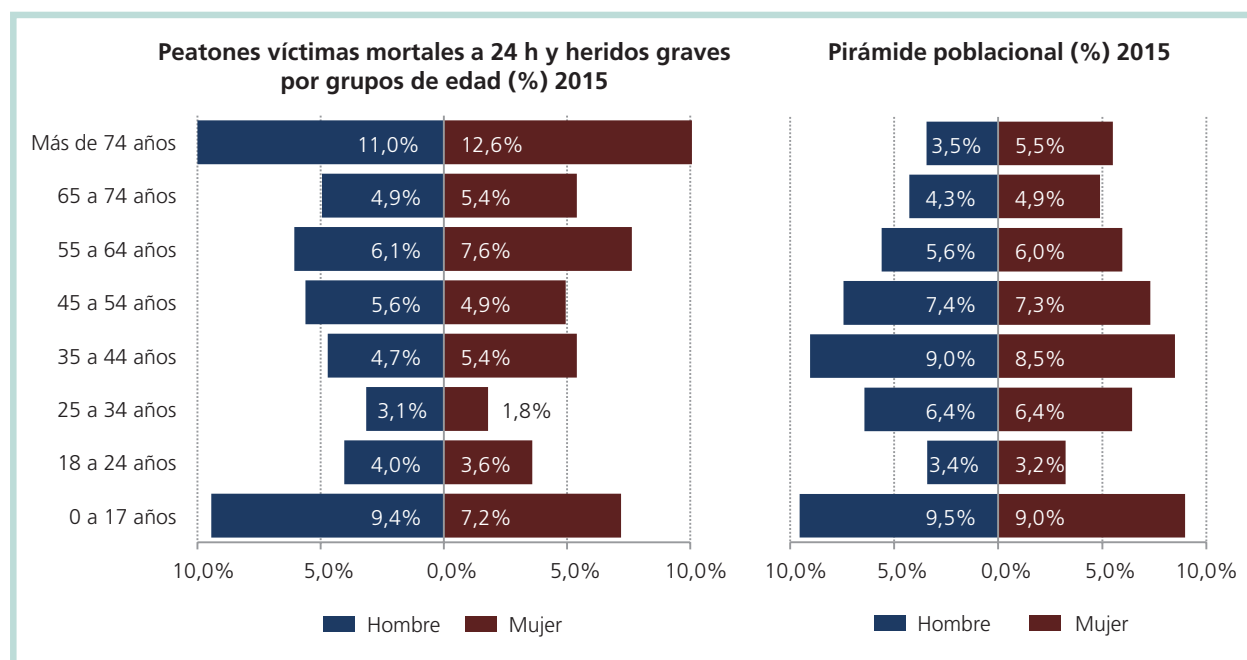
Posición	Grupo de riesgo	Ratio de lesividad. Año 2015 M24 + FG por 100.000 habitantes
1	Usuarios de motocicleta de entre 45 y 54 años	19,2
2	Usuarios de motocicleta de entre 25 y 34 años	16,5
3	Peatones de más de 74 años	15,6
4	Usuarios de motocicleta de entre 18 y 24 años	13,2
5	Usuarios de turismo de entre 18 y 24 años	12,9
6	Usuarios de motocicleta de entre 35 y 44 años	11,7
7	Usuarios de motocicleta de entre 55 y 64 años	10,6
8	Usuarios de turismo de entre 65 y 74 años	10,0

A continuación se hace un análisis basado en la comparativa entre el porcentaje que representan las víctimas (mortales o graves) por grupos de edad sobre el total, en relación con el porcentaje de población que representan.

Peatones

Atropellos: víctimas mortales y graves por grupos de edad

De los peatones víctimas mortales y graves, el 11,0% son hombres mayores de 74 años, a pesar de que representan un 3,5% de la población, y el 12,6% son mujeres mayores de 74 años, a pesar de que representan un 5,5% de la población. Por lo tanto, destaca una alta representación de víctimas mortales y graves de hombres y mujeres mayores de 74 años por atropello.



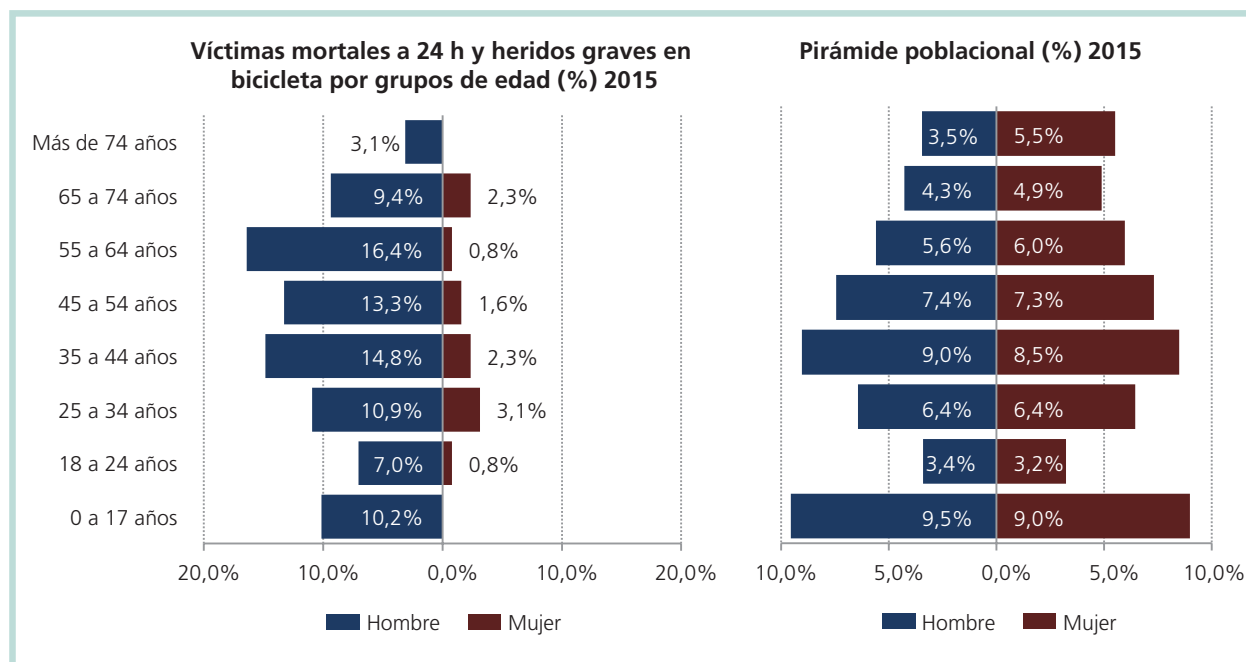
Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e IDESCAT

Ciclistas

Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves por grupos de edad

La mayor proporción de víctimas mortales y graves son hombres de entre 55 y 64 años. Se percibe

una sobrerrepresentación en los grupos de hombres en todas las edades, aunque este dato se tendría que contrastar con el volumen de usuarios por edad. En el grupo de mujeres se observa una mayor proporción en el grupo de 25 a 34 años.



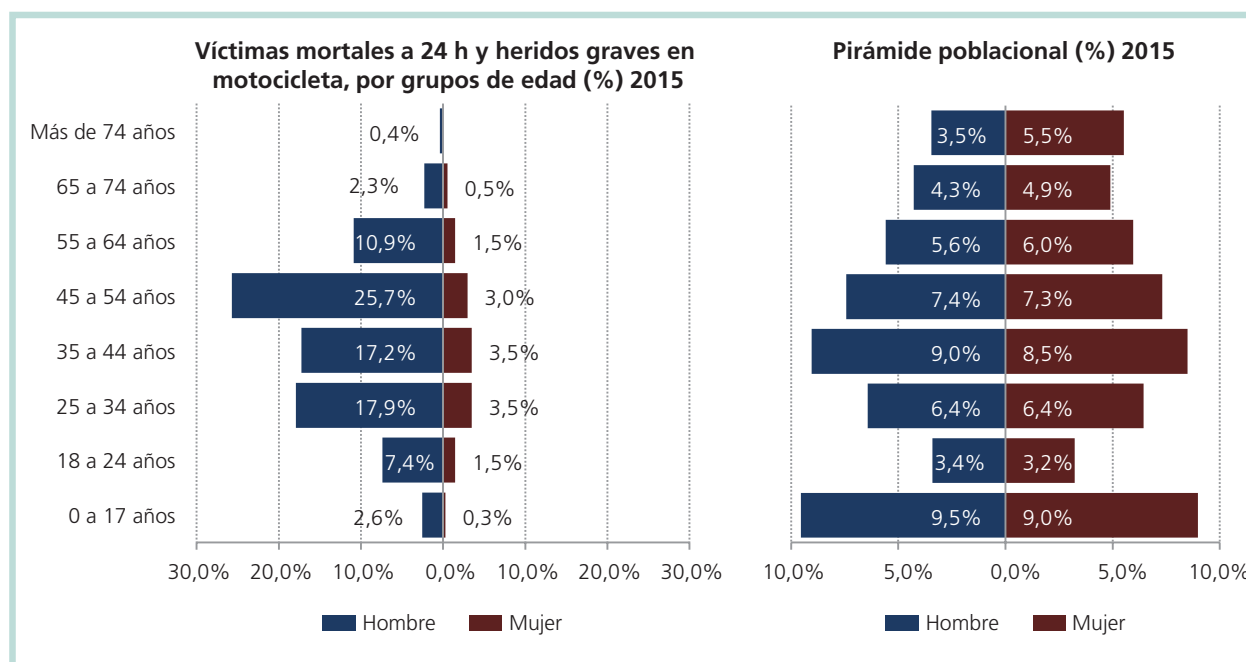
Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e IDESCAT

Usuarios de motocicleta

Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves en motocicleta, por grupos de edad

Si se consideran tanto víctimas mortales como heridos graves en accidentes en motocicleta, se observa un

carácter masculino importante en el perfil de las víctimas. Destaca la accidentalidad del grupo de población de entre 45 y 54 años, aunque existe sobrerrepresentación en los grupos de edad de entre 18 y 64 años.



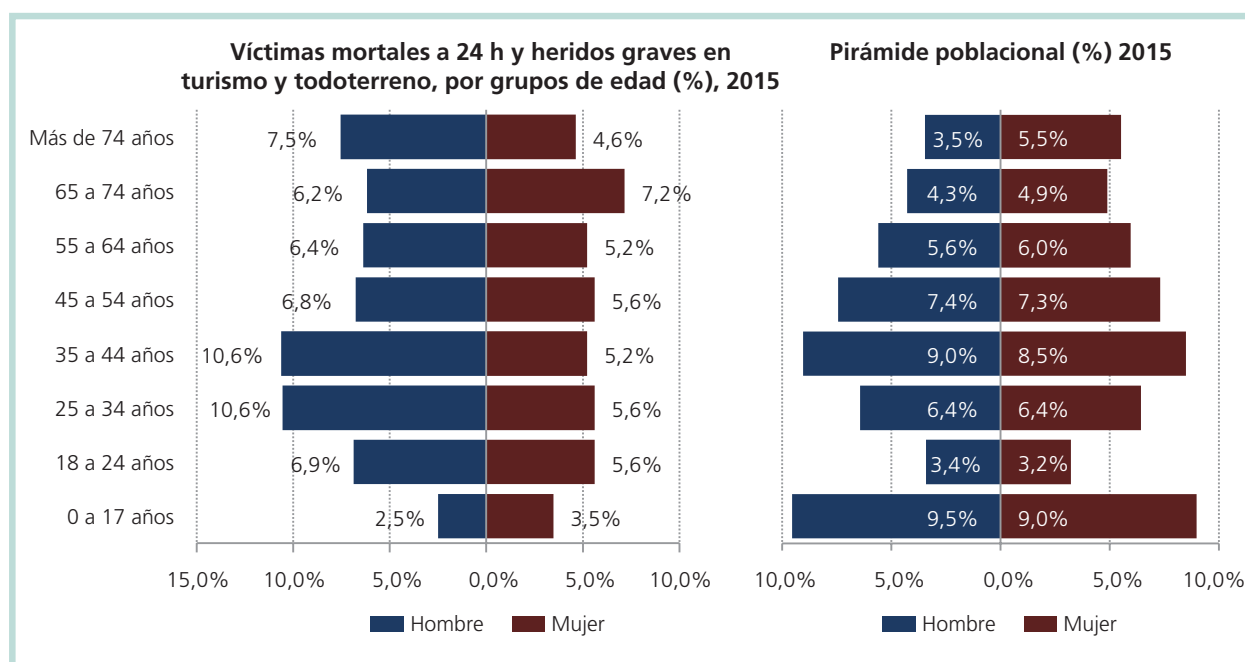
Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e IDESCAT

Usuarios de turismo y todoterreno

Víctimas mortales a 24 horas y heridos graves en turismo y todoterreno, por grupos de edad

La mortalidad en turismo y todoterreno tiene un carácter eminentemente masculino, pero no tan marcado

como en el caso de las motocicletas y los ciclomotores. Los grupos de población con más representación son hombres de entre 25 y 34 años y los mayores de 74 años. Estos últimos están especialmente sobrerrepresentados en relación con su proporción en la población catalana.

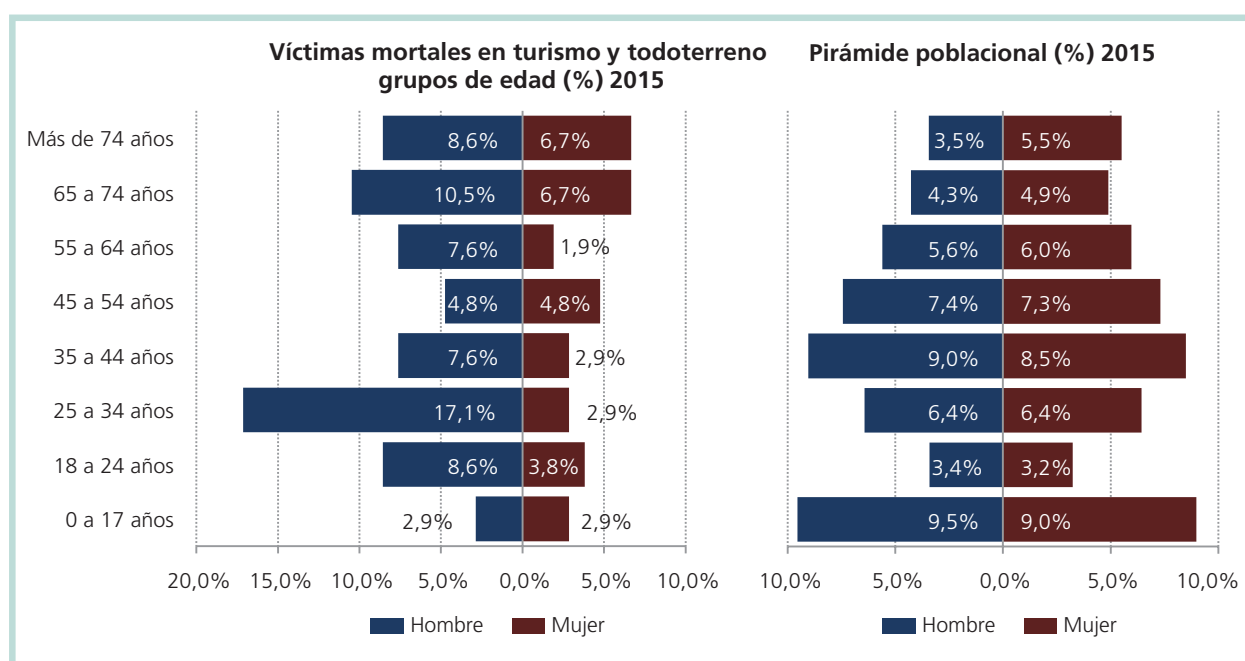


Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e IDESCAT

Víctimas mortales en turismo y todoterreno a 24 horas, por grupos de edad

La mortalidad en turismo y todoterreno tiene un carácter eminentemente masculino, pero no tan marcado

como en el caso de las motocicletas y los ciclomotores. Los grupos de población con más representación son los de entre 25 y 34 años y los mayores de 65 años.



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e IDESCAT

Sexo y edad

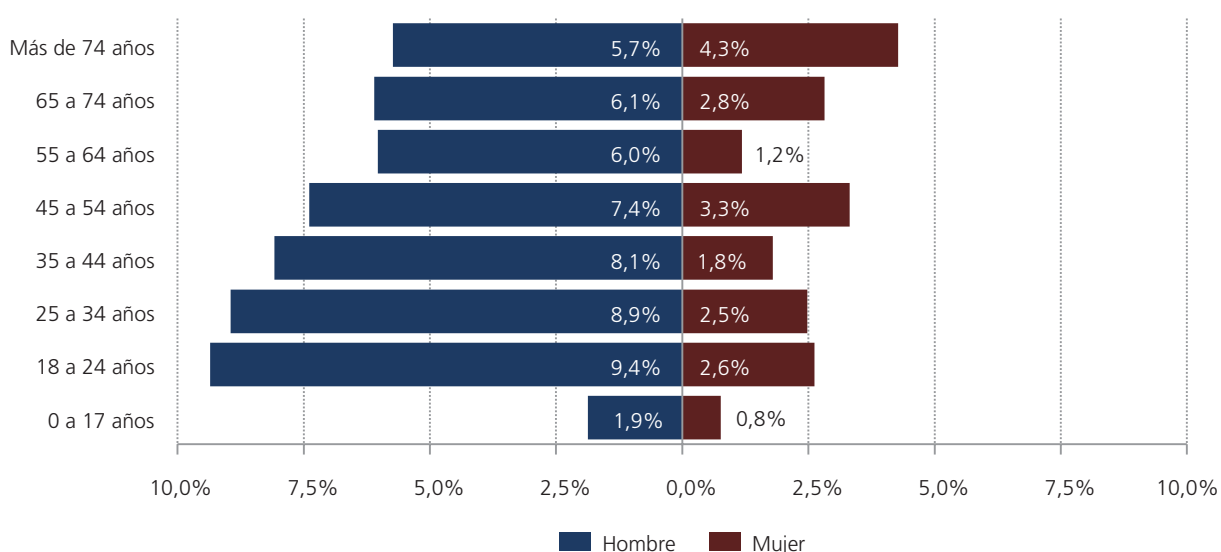
Las figuras siguientes muestran el porcentaje de víctimas mortales a 24 horas x 1.000 habitantes/población, desagregado por edad y sexo. El análisis pone de manifiesto que en 2010 los grupos con más sobrerrepresentación de víctimas eran los hombres de entre 18 y 24 años, que suponían el 9,4% de los accidentes por 1.000 habitantes de la población catalana de la misma edad. También destacan los grupos de población de entre 25 y 34 años de sexo masculino.

En cambio, la evolución de los datos muestra que en 2015 había más reparto de las víctimas por grupos y más representación del grupo de población masculina

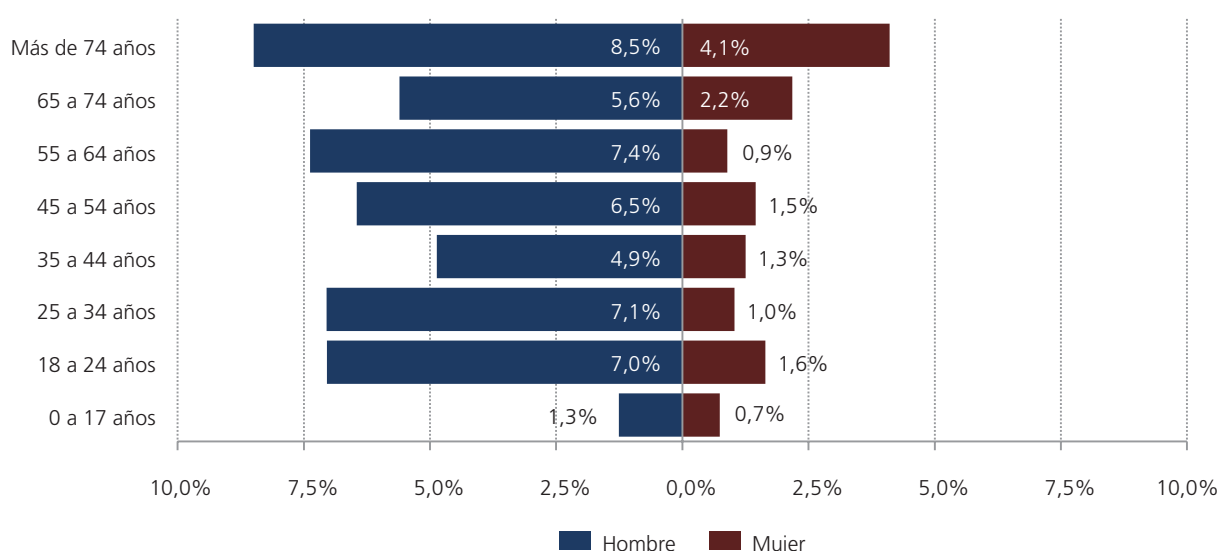
mayor de 74 años. El grupo de población de entre 55 y 64 años sigue siendo muy representativo.

Los esfuerzos en el campo de la seguridad vial de los últimos 15 años, y especialmente la incidencia de la educación vial en las escuelas, y también como consecuencia de la crisis económica y otros factores, como la disminución del número de jóvenes que conducen, ha comportado la reducción de las víctimas mortales de la franja de edad de 0 a 24 años. En 2010, las víctimas mortales menores de 24 años representaron el 2,69% x 1.000 habitantes de la población de esa franja de edad, mientras que en 2015 se habían reducido hasta el 1,9%, lo que significa una reducción del 29,0%.

Víctimas mortales a 24 h en accidentes de tráfico x 1.000 hab./población en 2010



Víctimas mortales a 24 h en accidentes de tráfico x 1.000 hab./población en 2015



V. Accidentes laborales de tráfico

5.1. Evolución de los accidentes laborales de tráfico en Cataluña

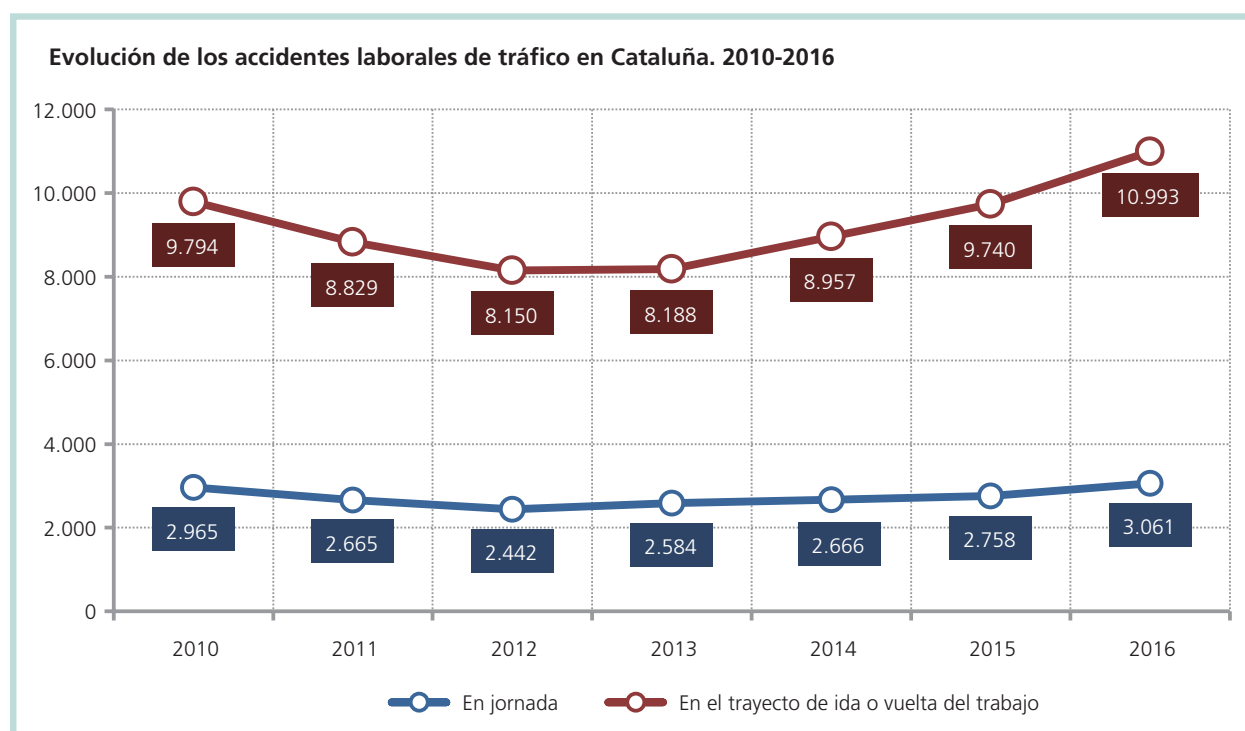
Los accidentes laborales de tráfico, en un desplazamiento motivado por la propia actividad productiva, pueden producirse en el trayecto de ida o vuelta del trabajo o durante jornada laboral.

Las víctimas de accidente laboral de tráfico supusieron en 2016 un 39% del total de víctimas de accidente de tráfico a Cataluña. Los accidentes laborales de tráfico supusieron en 2016 un 13,0% del conjunto de accidentes de trabajo con baja, y este porcentaje aumenta

hasta el 42,0% en el caso de los accidentes mortales. De esta forma, más de un tercio de las víctimas mortales por accidente laboral en Cataluña están relacionadas con el tráfico.

El análisis de los accidentes laborales de tráfico muestra un aumento considerable a partir de 2013, después de dos años con una disminución importante. Entre 2012 y 2016, los accidentes en el trayecto de ida o vuelta del trabajo han aumentado un 34,9% y los accidentes en jornada, un 25,3%.

En 2016, el incremento respecto al año anterior supera el 10%, tanto para los accidentes en jornada laboral (11%) como para los accidentes en el trayecto de ida o vuelta del trabajo (12,9%).



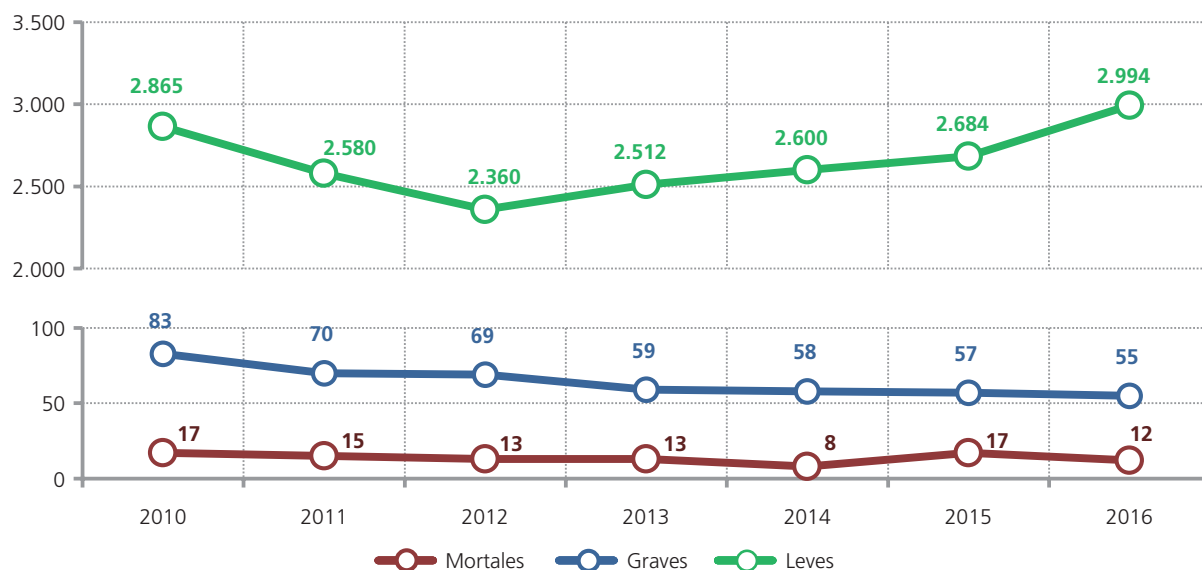
Fuente: Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

5.2. Evolución de la lesividad de la accidentalidad en jornada

Respecto a la lesividad de la accidentalidad en jornada, los accidentes leves aumentan un 11,5% entre 2010 y 2016, y en 2015 y vuelven a superar los valores de

2010. Los accidentes graves, en cambio, muestran una tendencia decreciente prácticamente constante en el período 2010-2016, con una disminución del 33,7%. Los accidentes mortales, que sufrieron un fuerte aumento en 2015, vuelven a disminuir en 2016.

Evolución de la lesividad de los accidentes laborales en jornada. 2010-2016



Fuente: Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

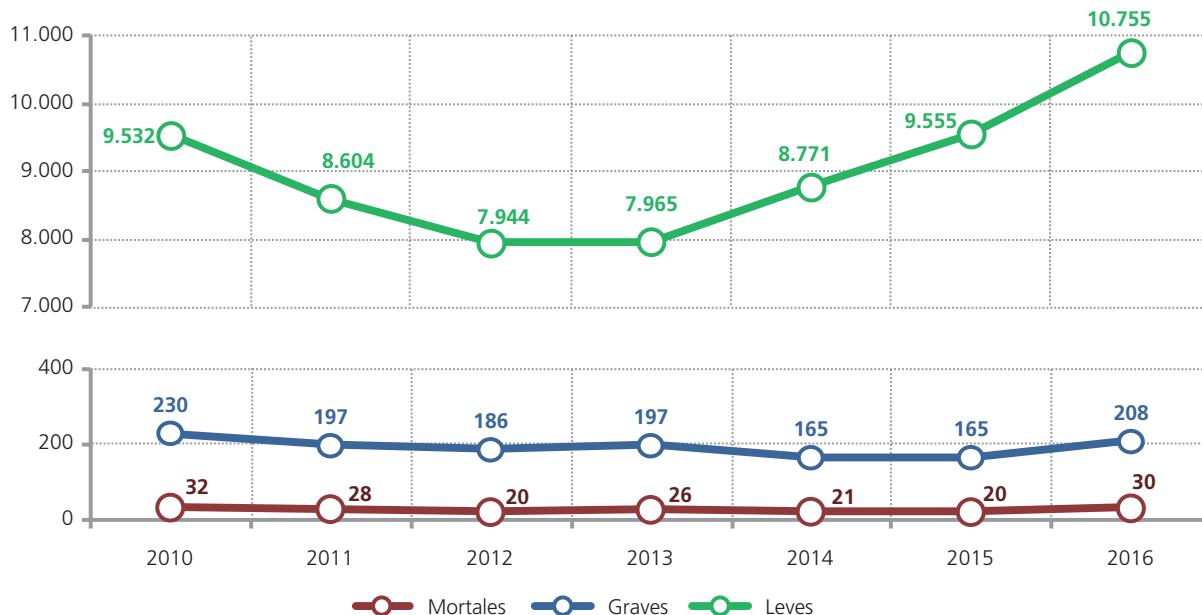
5.3. Evolución de la lesividad de los accidentes laborales en los trayectos de ida o vuelta del trabajo

La lesividad de los accidentes sucedidos en los trayectos de ida o vuelta del trabajo muestra la misma tendencia al alza que los accidentes leves en jornada, con un 12,6% de incremento en 2016 respecto a 2015.

En cambio, para los accidentes graves y mortales, en 2016 vuelve a producirse un repunte importante: aumenta el número de heridos graves un 26,1% y el de víctimas mortales, un 50%.

A pesar de ello, todavía se está por debajo de los valores de 2010. Un -9,6% en el caso de los heridos graves y un -6,3% en el caso de las víctimas mortales.

Evolución de la lesividad de los accidentes laborales en el trayecto de ida o vuelta del trabajo. 2010-2016



Fuente: Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

6. Factores de riesgo

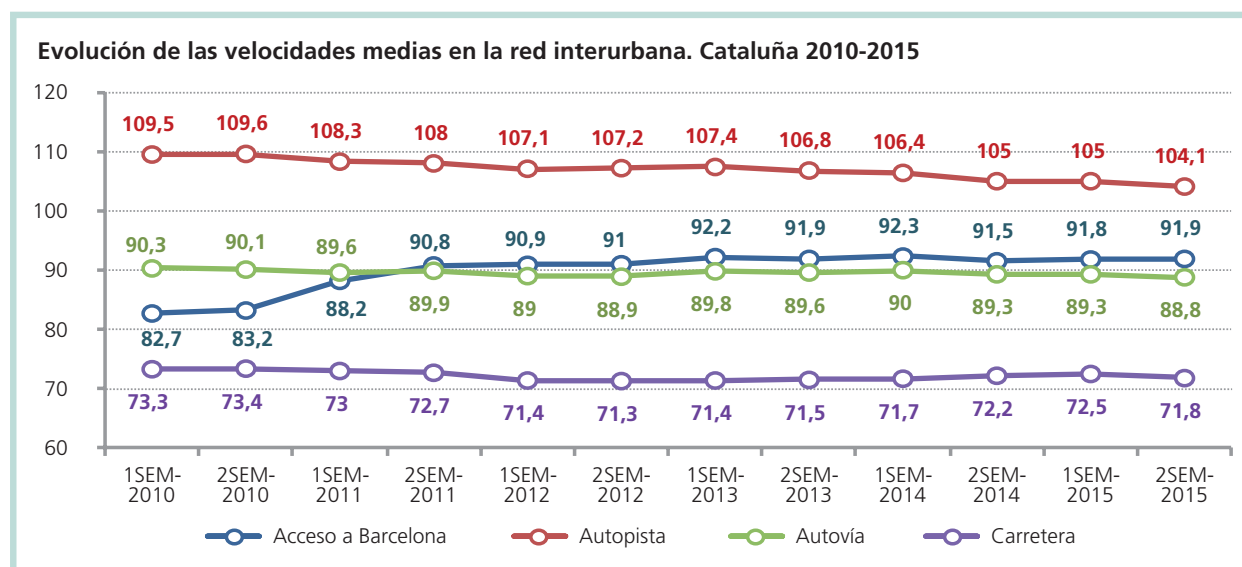
6.1. Velocidad excesiva

La severidad de los accidentes tiene una relación directa con la velocidad de circulación.

Los accesos a Barcelona son las únicas carreteras que han experimentado un aumento de la velocidad en

el período 2010-2015, pasando de los 82,7 km/h en el primer semestre de 2010 a los 91,9 km/h en el segundo semestre de 2015.

En el caso de las autopistas, se observa un descenso moderado pero continuado, de los 109,5 km/h en el primer semestre de 2010 a los 104,1 km/h en el segundo semestre de 2015. En autovías y carreteras, la disminución ha sido más contenida.

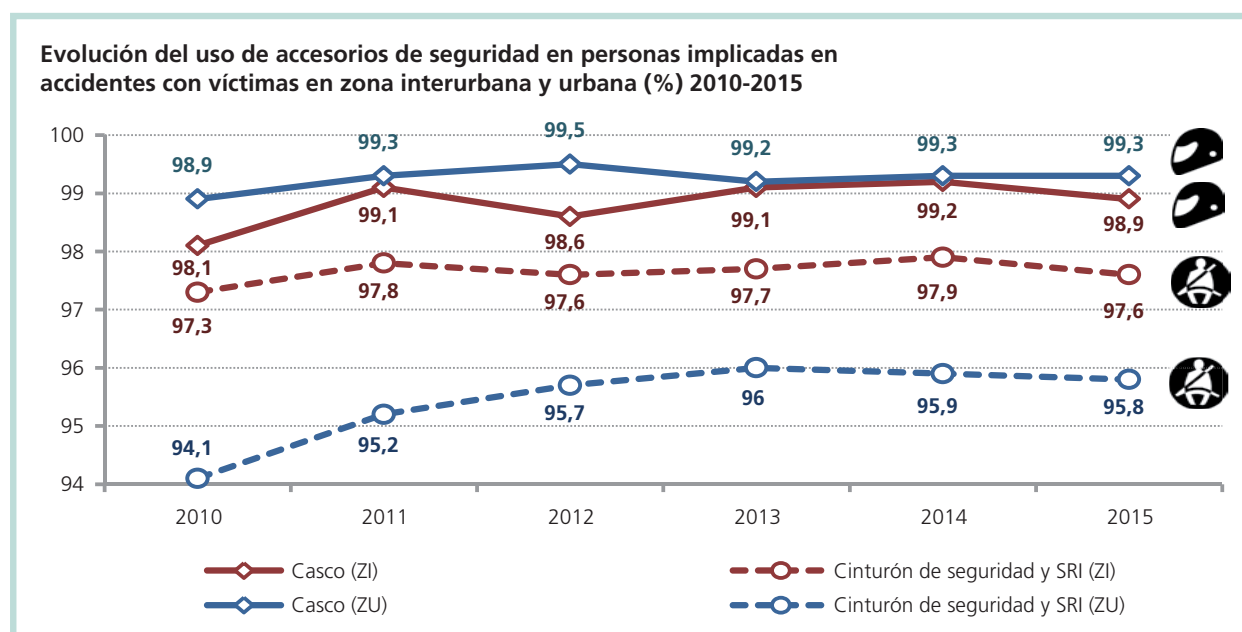


Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

6.2. Elementos de seguridad pasiva

El uso de los accesorios de seguridad pasiva se ha mantenido alto entre 2010 y 2015, y se ha detectado un ligero aumento del uso del casco y del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil en vehículos ligeros.

El uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil en vehículos ligeros es más alto en zona interurbana que en zona urbana, pero entre 2010 y 2015 se ha registrado una mejora en la zona urbana.



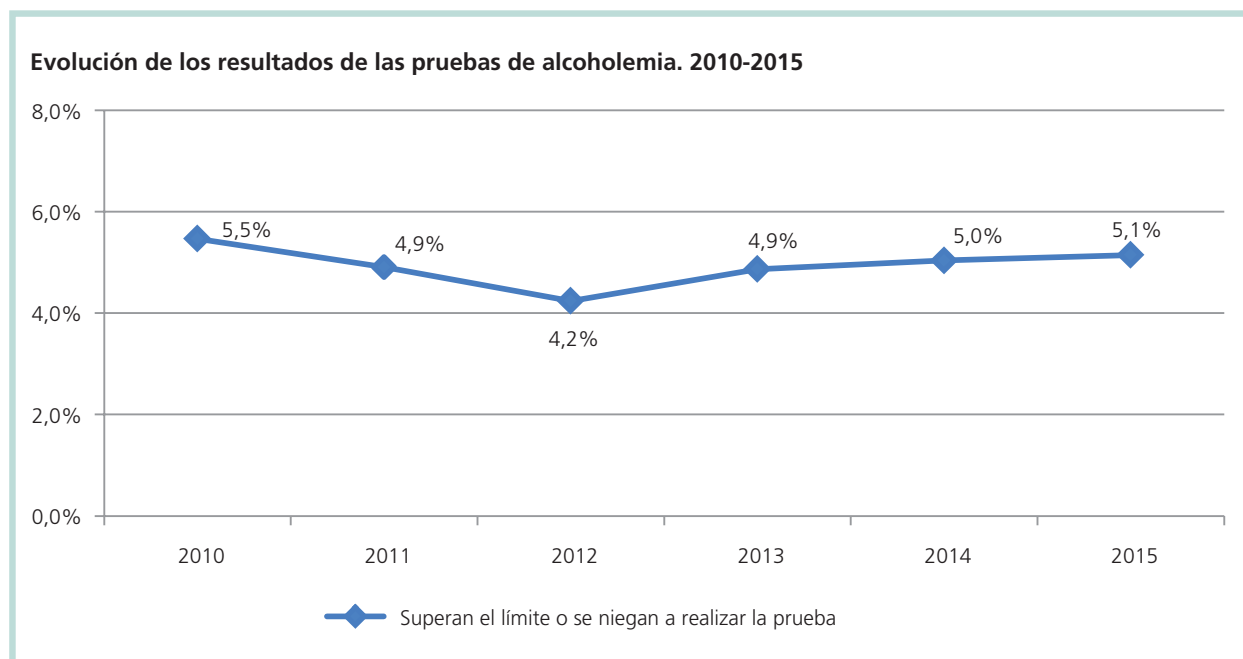
Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

6.3. Alcohol, drogas y psicofármacos

Con el objetivo de disminuir la accidentalidad, desde el Servicio Catalán de Tráfico se lleva a cabo una lucha constante para evitar el uso de las drogas y el alcohol en combinación con la conducción.

Evolución de los resultados de las pruebas de alcoholemia y drogas

Entre 2012 y 2015, aumenta el porcentaje de conductores que superan el límite permitido de alcoholemia (tanto en controles preventivos aleatorios como consecuencia de accidentes, infracciones o evidencia de síntomas). Se ha invertido la tendencia positiva del período 2010-2012.



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

En 2010, el número de conductores que se niega a hacer pruebas de alcoholemia es del 0,3%. El resto de años suponen el 0,1% del total.

Según datos del Servicio Catalán de Tráfico, en 2014*, un 1,2% de los conductores circulaba con una tasa de alcohol por encima de la permitida. Esta cifra aumenta hasta un 10,1% en el caso de los conductores implicados en accidentes (y un 11,8% en 2015) y hasta un 24,8% en el caso de los conductores muertos en accidente de tráfico (y un 29,2% en 2015).

Entre 2010 y 2015, aunque se ha reducido el porcentaje de conductores que superan la tasa de alcohol permitida en sangre (pasando de la 1,6% en 2010 al 1,2% en 2014), ha aumentado ligeramente el porcentaje de conductores con alcoholemia positiva implicados en accidentes (del 10,3% en 2010 al 11,8% en 2015) y el porcentaje de conductores muertos con una tasa de alcohol por encima de lo permitido (del 26,1% en 2010 al 29,2% en 2015).

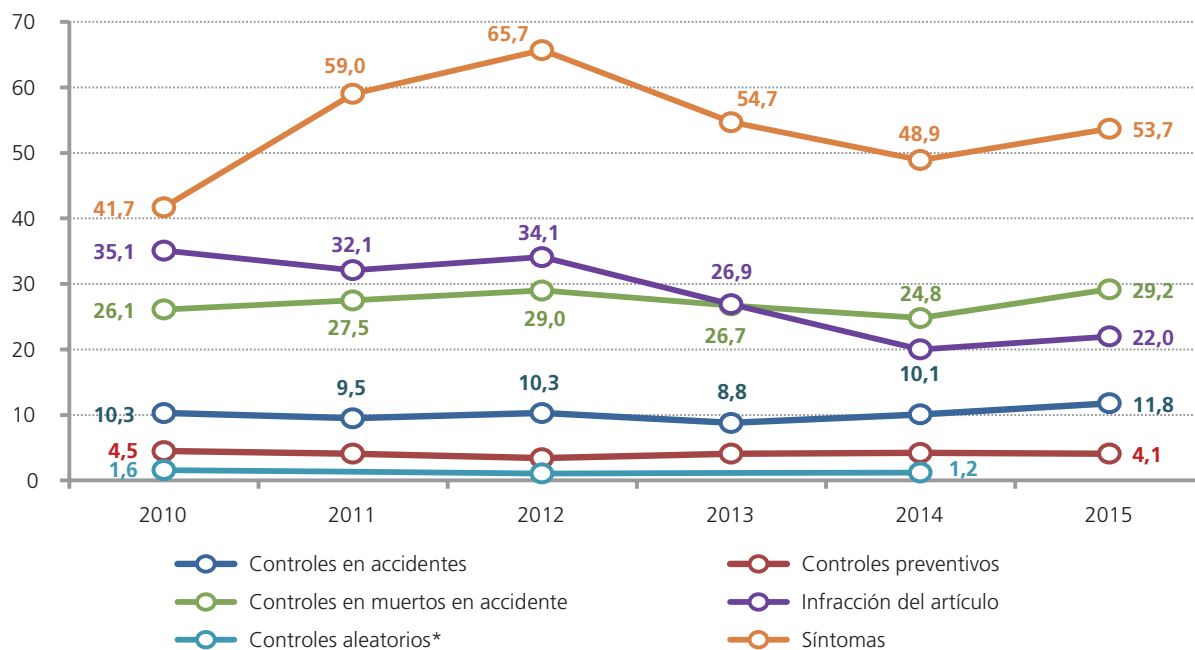
El número de conductores que circulaban con una tasa de alcohol por encima de la permitida se mantiene estable en controles preventivos en el último trienio (un 4,1%).

El número de conductores que circulaban con una tasa de alcohol por encima de la permitida y cometieron una infracción ha disminuido en el quinquenio (del 35,1% en 2010 al 22,0% en 2015), aunque en 2015 aumenta respecto a 2014 (20,0%).

El número de conductores que circulaban con una tasa de alcohol por encima de la permitida y presentaban síntomas ha aumentado un 28,8% (del 41,7% en 2010 al 53,7% en 2015).

En general, se observa un repunte en la evolución de los indicadores de alcoholemia (% de positivos) en todo tipo de controles.

Evolución de los indicadores de alcoholemia (% de positivos). 2010-2015



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

* Datos bienales. No hay datos de 2015 porque la campaña se hace cada dos años.

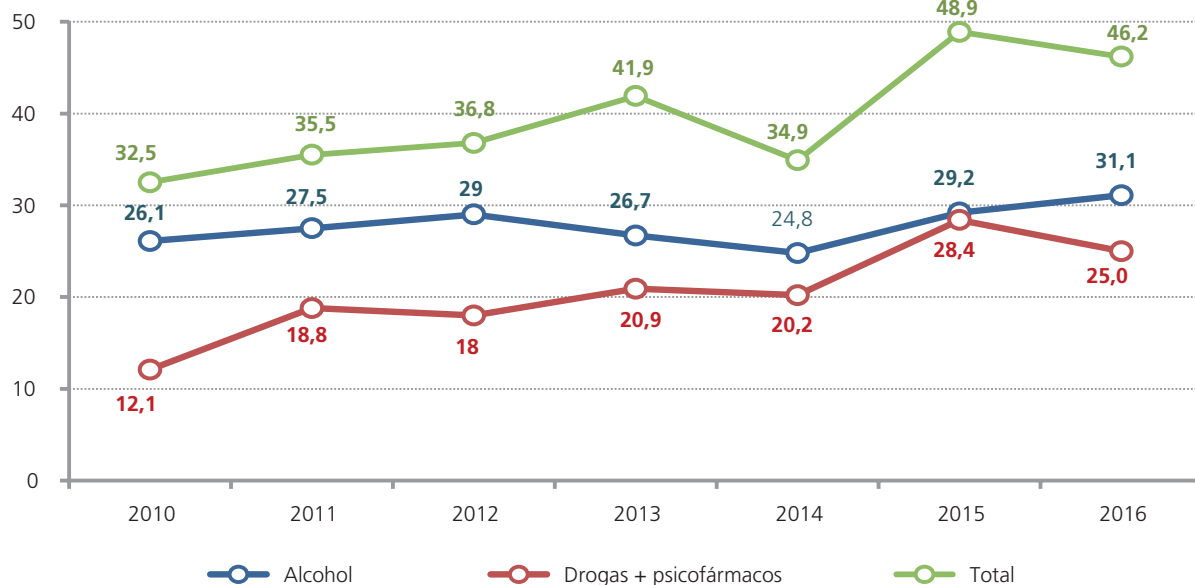
Evolución toxicológica (% conductores muertos con sustancias detectadas)

Según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Cataluña, en 2016, el 46,2% de los conductores muertos en accidente había consumido algún tipo de sustancia toxicológica (31,1% alcohol y 25,0% psicofármacos o drogas). Esta cifra ha aumentado en el período 2010-2016, ya que en 2010 representaban el 32,5%.

El alcohol, que se mantiene como la sustancia más detectada en las víctimas mortales por accidente de tráfico, se ha incrementado un 19,2% entre 2010 y 2016.

La presencia de drogas o psicofármacos en la sangre de los conductores muertos por accidente de tráfico disminuye respecto a 2015, cuando se había producido un repunte muy importante.

Evolución toxicológica según el Instituto de Medicina Legal de Cataluña (% conductores víctimas mortales con sustancias detectadas). 2010-2016



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico e Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Cataluña

6.4. Distracciones

Desde el Servicio Catalán de Tráfico se coordinan anualmente dos campañas de control de las distracciones en la conducción (como pantallas visuales incompatibles con la atención permanente a la circulación o sistemas de comunicación diversos). En 2016, se hicieron dos campañas (una en marzo y otra en octubre), en las que participaron los Mossos d'Esquadra, las policías locales y las guardias urbanas o los vigilantes de los municipios catalanes (69 municipios participaron en marzo y 43 en octubre).

Las campañas de control de las distracciones en 2016 se han llevado a cabo juntamente con campañas sobre el cumplimiento de las obligaciones indicadas por un semáforo de ámbito territorial catalán (artículo 146 del Reglamento General de Circulación).

Anualmente han aumentado los controles y los infractores detectados durante las campañas. Se produce un salto de control importante entre 2010 y 2011, y en 2012 con el control conjunto del respeto de los semáforos. Entre 2010 y 2016 ha aumentado un 178,51% el número de denuncias por distracciones (uso de panta-

llas y móviles). Igualmente, en el periodo 2012-2016, el incumplimiento de las obligaciones marcadas por un semáforo se incrementa un 39,26%.

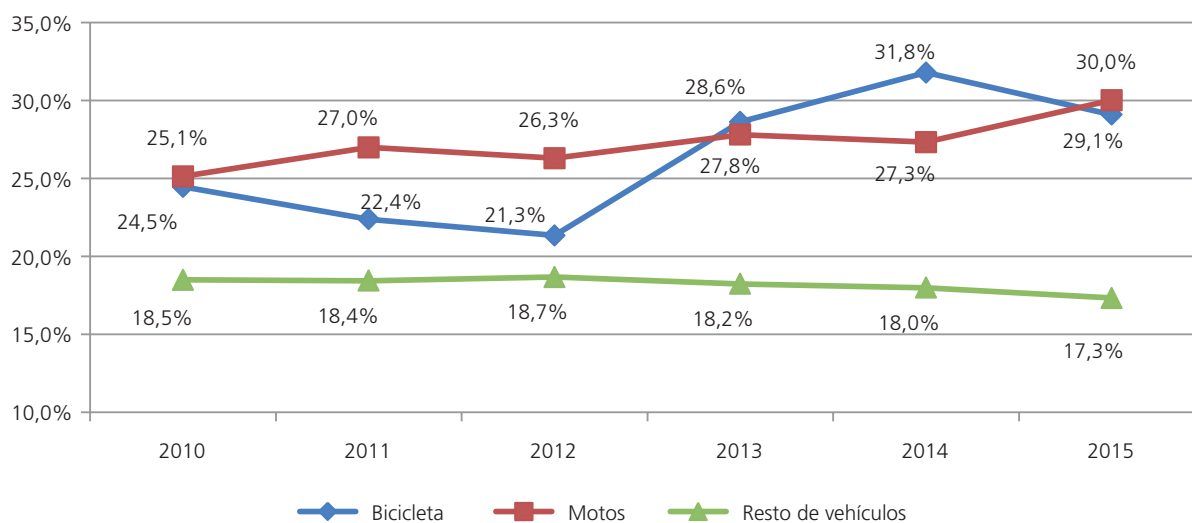
Accidentes con vehículos solos

Una de las cuestiones a destacar en el análisis de la accidentalidad ha sido que se produce de forma elevada con vehículos solos (sin que intervenga ningún otro tipo de vehículo), debido a diferentes factores que pueden ser concurrentes, como son las distracciones, la velocidad inadecuada o excesiva, el consumo de alcohol, drogas o psicofármacos, o bien la falta de pericia.

En 2010, en 1 de cada 4 accidentes con bicicleta o moto implicadas solo participa un vehículo en el accidente. Para el resto de vehículos, este porcentaje es inferior al 20%.

Pero mientras en el resto de vehículos los accidentes de un solo vehículo han disminuido en proporción, tanto motos como bicicletas han pasado a tener más accidentes con participación de un solo vehículo, llegando a suponer el 30% en el caso de las motos y el 29% en el caso de las bicicletas.

Accidentes con vehículos solos por tipo de vehículo. 2010-2015



7. Estado del vehículo

Las características de los vehículos (antigüedad, estado técnico, elementos de protección, etc.) resultan relevantes en caso de sufrir un accidente. En 2015, el parque móvil de Cataluña es de 5.338.050 vehículos.

En 2015, en el Estado español el 14,5% de los coches que se utilizan tienen 20 o más años de antigüedad, en el caso de los camiones y furgonetas es el 21,6% y en el de las motocicletas, el 27,5%.

A pesar de las diferentes campañas de renovación de los automóviles (Renove, Pive, Prever), el envejeci-

miento del parque móvil es un factor destacado que puede afectar negativamente a las consecuencias de los accidentes.

El total de vehículos que pasan la inspección técnica (ITV) en 2016 es de 2.668.214 vehículos. De estos vehículos, un 17,83% (475.729 vehículos) no pasan la primera inspección, lo que conforma un parque móvil que no cumple con los requisitos técnicos mínimos. Los principales defectos detectados han sido: 27,1% alumbrado y señalización; 15,1% acondicionamiento exterior, carrocería y chasis, y 14,6% motor y transmisión.

En 2015, en Cataluña, el porcentaje de vehículos que no pasan las segundas inspecciones es del 2,46%.

Indicadores

Indicador de accidentalidad	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
Víctimas mortales a 30 días	381	291	-23,6%	✓
Zona interurbana	266	186	-28,9%	✓
Zona urbana	115	102	-11,3%	✓
Víctimas mortales a 24 horas	339	261	-23,0%	✓
Zona interurbana	246	176	-28,5%	✓
Zona urbana	93	85	-8,6%	✓
Víctimas graves	2.007	1.900	-5,3%	✓
Zona interurbana	1.032	891	-13,7%	✓
Zona urbana	975	1.009	3,5%	✗
Víctimas mortales a 24 h y víctimas graves	2.346	2.161	-7,9%	✓
Zona interurbana	1.278	1.067	-16,5%	✓
Zona urbana	1.068	1.094	2,4%	✗

Nota: Evolución en verde cuando el indicador es de reducción y/o favorable y en rojo cuando el indicador es de aumento y/o desfavorable.

Indicador de accidentalidad por medio de transporte	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
Peatones				
Víctimas mortales a 24 h ZI	45	33	-26,7%	✓
Víctimas mortales a 24 h ZU	18	16	-11,1%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	81	52	-35,8%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	348	361	3,7%	✗
Bicicleta				
Víctimas mortales a 24 h ZI	7	7	0,0%	✗
Víctimas mortales a 24 h ZU	5	1	-80,0%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	56	64	14,3%	✗
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	44	63	43,2%	✗
Motocicleta y ciclomotor				
Víctimas mortales a 24 h ZI	41	49	19,5%	✗
Víctimas mortales a 24 h ZU	29	33	13,8%	✗
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	382	382	0,0%	✗
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	440	461	4,8%	✗
Turismo y todoterreno				
Víctimas mortales a 24 h ZI	142	88	-38,0%	✓
Víctimas mortales a 24 h ZU	11	17	54,5%	✗
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	623	460	-26,2%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	111	101	-9,0%	✓

Indicador de accidentalidad por medio de transporte	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
Camión y furgoneta				
Víctimas mortales a 24 h ZI	34	14	-58,8%	✓
Víctimas mortales a 24 h ZU	0	2	—	✗
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	117	91	-22,2%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	11	9	-18,2%	✓
Autobuses*				
Víctimas mortales a 24 h ZI	0	1	—	✗
Víctimas mortales a 24 h ZU	1	0	-100,0%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZI	2	1	-50,0%	✓
Víctimas mortales a 24 h y heridos graves ZU	9	8	-11,1%	✓

* Incluye microbuses < 17 plazas.

Indicador de accidentalidad laboral de tráfico	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
Accidentes laborales de tráfico	12.759	12.498	-2,0%	✓
En jornada	2.965	2.758	-7,0%	✓
En el trayecto de ida o vuelta del trabajo	9.794	9.740	-0,6%	✓
Accidentes con víctimas mortales	49	37	-24,5%	✓
En jornada	17	17	0,0%	✗
En el trayecto de ida o vuelta del trabajo	32	20	-37,5%	✓
Accidentes con víctimas graves	313	222	-29,1%	✓
En jornada	83	57	-31,3%	✓
En el trayecto de ida o vuelta del trabajo	230	165	-28,3%	✓
Accidentes con víctimas leves	12.397	12.239	-1,3%	✓
En jornada	2.865	2.684	-6,3%	✓
En el trayecto de ida o vuelta del trabajo	9.532	9.555	0,2%	✗

Indicador de factor de riesgo	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
Velocidad accesos a BCN	82,7	91,5*	10,6%	✗
Velocidad autopista	109,5	105,0*	-4,1%	✓
Velocidad autovía	90,3	89,3*	-1,1%	✓
Velocidad convencional	73,3	72,2*	-1,5%	✓
% Positivos alcohol en conductores en accidentes	10,3%	11,8%	+1,5 puntos porcentuales	✗
% Positivos alcohol en víctimas mortales	26,1%	29,2%	+3,1 puntos porcentuales	✗
% Positivos drogas en víctimas mortales	7,0%	2,9%	-4,1 puntos porcentuales	✓

Indicador de factor de riesgo	Año 2010	Año 2015	Δ 2010-2015 (%)	Evolución
% Positivos psicofármacos en víctimas mortales	5,1%	25,5%	+20,4 puntos porcentuales	✗
% Uso del casco en accidentes en moto en zona urbana	98,9%	99,3%	+0,4 puntos porcentuales	✓
% Uso del casco en accidentes en moto en zona interurbana	98,1%	98,9%	+0,8 puntos porcentuales	✓
% Uso cinturón y sistemas retención infantil en zona urbana	94,1%	95,8%	+1,7 puntos porcentuales	✓
% Uso cinturón y sistemas retención infantil en zona interurbana	97,3%	97,6%	+0,3 puntos porcentuales	✓

* Datos del 2014.

Principales indicadores de seguridad vial en los que incidir

Punto de especial atención de SV	Dato	Grupo de riesgo
Aumento del número de víctimas graves de accidentes en zona urbana	+ 3,5% Δ 2010-2015	Aumento de heridos graves peatones, ciclistas y usuarios de motocicletas, en zona urbana
Víctimas mortales y graves peatones, en zona urbana	+ 3,7% Δ 2010-2015 ZU 15,6 víctimas graves sobre 100.000 habitantes (2015)	Víctimas hombres y mujeres de más de 74 años
Víctimas mortales y graves ciclistas	+ 14,3% Δ 2010-2015 ZI + 43,2% Δ 2010-2015 ZU	Víctimas hombres entre 55 i 64 años
Víctimas mortales y graves motoristas	+ 18,9% Δ 2010-2015 ZI + 26,9% Δ 2010-2015 ZU 19,2 víctimas mortales a 24 h y heridos graves sobre 100.000 habitantes (2015) 16,5 víctimas mortales a 24 h y heridos graves sobre 100.000 habitantes (2015)	Víctimas hombres entre 45 i 54 años Víctimas hombres entre 25 i 34 años
Accidentes laborales de tráfico	+ 11,5% de accidentes leves en jornada (2010-2016) + 12,6% Δ 2015-2016 de accidentes leves en el trayecto de ida o vuelta del trabajo y repunte 2016 de accidentes mortales y graves	Trabajadores
Consumo de sustancias tóxicas	26,1% año 2010 y 31,1% año 2016 víctimas mortales con positivo de alcohol (%) 12,1% año 2010 y 25,0% año 2016 víctimas mortales con positivo de drogas más psicofármacos	Conductores usuarios de las vías
Velocidad	+ 10,6% Δ 2010-2015 de la velocidad en los accesos a Barcelona	Conductores usuarios de las vías
Distracciones en la conducción	+ 178,51% Δ 2010-2016 denuncias por distracciones (uso de pantallas y móviles)	Conductores usuarios de las vías

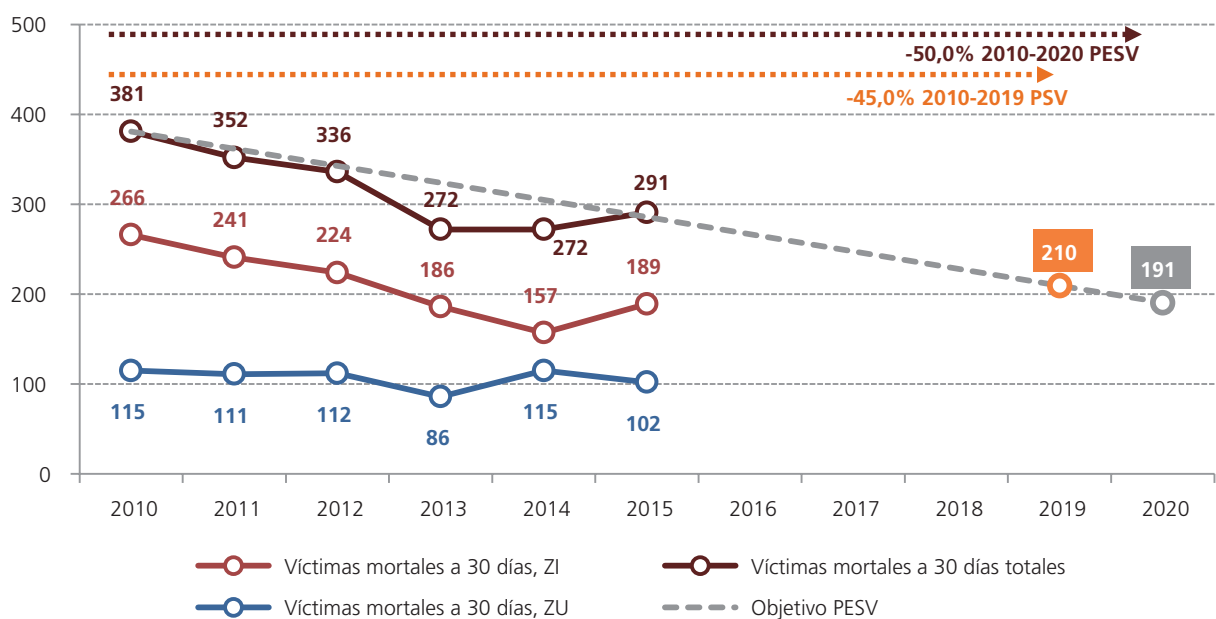
Objetivos del Plan

Objetivos del Plan de Seguridad Vial 2017-2019

El objetivo general del PSV 2017-2019 se enmarca dentro del objetivo del PESV 2014-2020:

Reducir un 45,0% el número de víctimas mortales en 2019 respecto a 2010.

**Evolución y previsiones de víctimas mortales a 30 días.
Red interurbana y urbana. Cataluña 2010-2020**



Además, se da continuidad a los objetivos específicos del PESV 2014-2020:

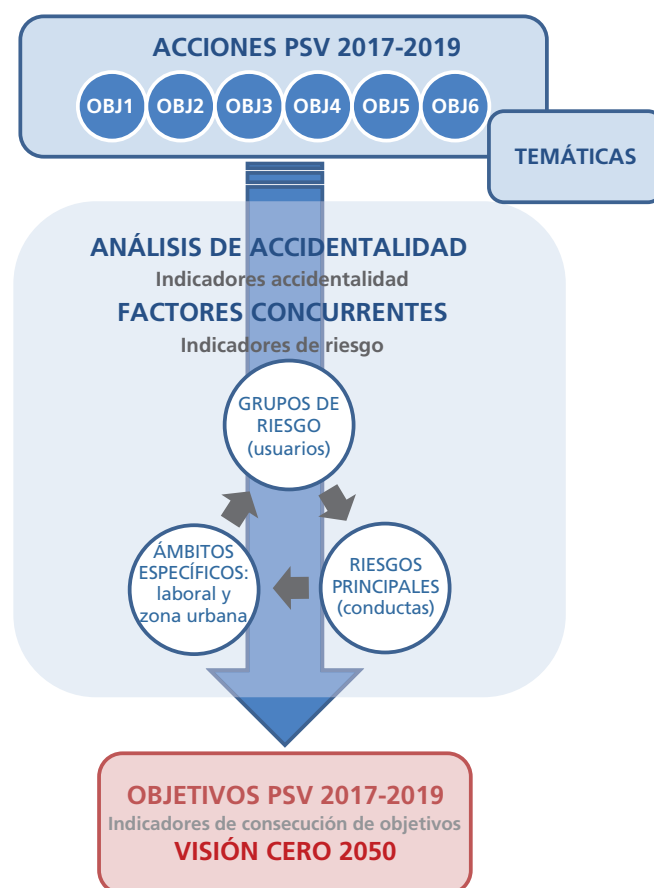
- Reducción del 36% de víctimas graves con secuelas para toda la vida en 2019 respecto a 2010
- Reducción del 54% de víctimas mortales en niños
- Reducción del 18% de víctimas mortales y graves en motoristas
- Reducción del 27% de víctimas mortales por atropello
- Reducción del 18% de víctimas mortales y graves en jornada y en el trayecto de ida o vuelta del trabajo
- Reducción del 9% de víctimas mortales en gente mayor
- Promover el uso de la bicicleta sin que aumente la accidentalidad

Acciones del Plan de Seguridad Vial 2017-2019

Factores en los que incidir prioritariamente en el PSV 2017-2019 para minimizar riesgos

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de Cataluña 2014-2020 (PESV) establece 6 objetivos estratégicos de seguridad vial, con el objetivo general de conseguir en 2020 una reducción del 50% del número de víctimas mortales respecto a 2010. Este reto es un primer paso para alcanzar la «visión 0» en 2050, que plantea la desaparición total de la mortalidad por accidente de tráfico.

El Plan de Seguridad Vial 2017-2019 establece acciones para la mejora de la seguridad vial con la finalidad de conseguir los objetivos establecidos en el PESV, con el análisis previo de la accidentalidad y de los principales factores y grupos de riesgo que intervienen, de acuerdo con el esquema siguiente:



Los objetivos específicos adoptados, así como las acciones que se llevarán a cabo en el Plan de Seguridad Vial 2017-2019, se basan en los grupos de riesgo detectados en la situación actual:

Colectivos vulnerables:

- Gente mayor, como peatones y conductores de turismos
- Jóvenes de entre 18 y 24 años, como conductores de turismos
- Motoristas hombres de cualquier edad
- Ciclistas en general y con riesgo de entre 55 y 64 años
- Peatones

También se incidirá en los **principales riesgos detectados:**

- Consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción
- Control del uso de dispositivos durante la conducción
- Accidentes simples (vehículos solos)

Y como **ámbitos destacados de trabajo:**

- Accidentalidad en zona urbana
- Accidentalidad de tráfico laboral (en jornada y en el trayecto de ida o vuelta del trabajo)

Las acciones concretadas a continuación se agrupan en los 6 objetivos (OBJ) del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2014-2020 (PESV).

OBJ 1. Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo

OBJ 2. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)

OBJ 3. Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura

OBJ 4. Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados

OBJ 5. Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital

OBJ 6. R+D+I en la seguridad vial

Se muestran ordenadas según la temática a la que responden. El código entre paréntesis hace referencia a la numeración según el objetivo (OBJ), la línea estratégica (LE) y el proyecto tractor (PT) establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Acción (ACC), con el que se ordena todo el conjunto de acciones.

El Calendario de las acciones (2017-2019) está representado por la leyenda siguiente:

Calendario	Año
  	2017
  	2017-2018
  	2017-2018-2019

El objetivo estratégico 1 del PESV 2014-2020 establece medidas para la protección de los usuarios más vulnerables, así como la atención a las víctimas de accidentes de tráfico. También incide sobre los principales factores de riesgo (alcohol, drogas y psicofármacos, y velocidad) y sobre la vigilancia y control de las conductas de riesgo en la conducción.

Usuarios vulnerables

Los usuarios vulnerables son aquellos usuarios no motorizados de la red viaria (peatones y ciclistas), así como motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducidas.

Cabe destacar el gran incremento de movilidad de ciclistas y motoristas en nuestras ciudades y pueblos en los últimos 10 años. La concurrencia en un espacio común entre los diferentes medios de transporte nos obliga a establecer modelos de convivencia comunes entre ciclistas, peatones, motoristas y conductores de otros vehículos, que comportan transformaciones urbanísticas en las ciudades y pueblos, como por ejemplo la implementación de zonas 30 o zonas de prioridad invertida.

Paralelamente al incremento de la movilidad, se han incrementado los accidentes con víctimas de motociclistas tanto en las zonas urbanas como interurbanas. La Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas tiene que llevar a cabo una investigación en profundidad de estos accidentes y proponer medidas para reducir la accidentalidad.

Peatones

En zona urbana, la mayor parte de víctimas mortales por accidente de tráfico se producen por atropello. Entre 2010 y 2015 ha seguido creciendo el número de muertos y heridos graves peatones (+3,7%). Los principales grupos con mayor riesgo de atropello son hombres y mujeres de más de 74 años y los menores de 17 años.

Es preciso colaborar con los ayuntamientos para limitar la velocidad allí donde hay más accidentes (núcleos urbanos), con colectivos vulnerables especialmente implicados (niños y gente mayor); es una medida que puede resultar muy eficaz a la hora de reducir las víctimas mortales y los heridos graves por atropello. En este sentido, el Servicio Catalán de Tráfico (SCT) ofrece a los municipios la posibilidad de realizar trabajos técnicos de pacificación del tráfico en determinadas zonas de los municipios, teniendo en cuenta también las necesidades del transporte colectivo de viajeros.

Además de reducir el número de accidentes y la lesividad de estos, la pacificación y convivencia de espacios también tiene como efecto la reducción del ruido provocado por el tráfico, la mejora de la calidad del aire y la reducción de las emisiones de CO₂. Además, la limitación de velocidad a 30 km/h permite una cohabitación segura entre los vehículos motorizados y la bicicleta, de forma que se puede evitar la construcción de una infraestructura segregada.

Respecto a los niños, se quieren promocionar los caminos escolares a fin de fomentar que niños y jóvenes hagan su recorrido diario de casa a la escuela a pie o en bicicleta y de forma autónoma y sostenible.

Con una sociedad con un porcentaje creciente de gente mayor, también cabe estudiar los cambios orientados a este colectivo que hay que promover, especialmente en zona urbana, como por ejemplo: reforzar los refugios de peatones en los pasos, adaptar las semaforizaciones, mejorar la seguridad de los pavimentos a las aceras, etc.

Igualmente, para un análisis más pormenorizado de la accidentalidad, hay que conocer la movilidad de los usuarios vulnerables no motorizados.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Colaborar con los ayuntamientos para extender zonas de peatones y zonas 30 a los núcleos urbanos (acción 1.3.1.1) Evolución del número de muertos y heridos graves no motorizados en vía urbana	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona
	Promocionar los caminos escolares (acción 1.3.1.2) Evolución del número de víctimas mortales por atropello de niños en zona urbana	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Promover los cambios infraestructurales necesarios en zona urbana en una sociedad con mayor número de gente mayor (acción 1.3.1.3) Evolución del número de víctimas mortales por atropello de gente mayor en zona urbana	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona
	Promocionar la visibilidad de los peatones (acción 1.3.1.4) Evolución del número de víctimas mortales por atropello	SCT, entidades locales, asociaciones de víctimas
	Hacer un trabajo técnico de movilidad de usuarios vulnerables no motorizados (acción 1.3.1.5) Evolución del número de víctimas mortales usuarios vulnerables no motorizados	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, ayuntamientos y entidades locales

Ciclistas

Se está produciendo un incremento de la movilidad de la bicicleta como medio de transporte tanto en zona interurbana como urbana. Se produce un aumento de víctimas mortales y heridos graves en el colectivo de ciclistas, tanto en zona urbana (+43,2% entre 2010 y 2015) como interurbana (+14,3%). Principalmente, se trata de víctimas hombres, con mayor proporción de entre 55 y 64 años.

Es preciso considerar que, a pesar de este aumento, los comportamientos de circulación presentan unas características bien diferenciadas según sea zona urbana o interurbana.

En zona interurbana, se estudia la necesidad de señalizar itinerarios de carreteras compartidas que consisten en colocar señales informativas que recuerdan la necesidad de mantener la distancia de un metro y medio entre los vehículos motorizados y las bicicletas.

En zona urbana, se tienen que establecer medidas de pacificación del tráfico, promover carriles bici para facilitar la circulación de las bicicletas e incidir en el uso de reflectores para favorecer la visibilidad de los ciclistas.

Con la participación en la Mesa de la Bicicleta se persigue el objetivo de estudiar la idoneidad de las infraestructuras existentes y la creación de otras nuevas, para conseguir una circulación más segura y cómoda para los ciclistas y peatones, al tiempo que se proponen medidas más seguras sobre la base de los estudios de accidentalidad de ese grupo de usuarios.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Analizar, definir y hacer el seguimiento del Plan de actuaciones de carreteras compartidas (acción 1.3.1.6) Evolución del número de accidentes con bicicletas implicadas	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, otros titulares de las vías interurbanas (diputaciones, Ministerio de Fomento)
	Promover medios de convivencia entre ciclistas, automóviles, motocicletas y peatones en el ámbito urbano (acción 1.3.1.7) Evolución del número de muertos y heridos graves por medio de transporte	SCT, entidades locales, ayuntamientos
	Promocionar la visibilidad de los ciclistas (acción 1.3.1.8) Evolución del número de víctimas mortales ciclistas	SCT, entidades locales, ayuntamientos
	Participar en la Mesa de la Bicicleta (acción 1.3.1.9) Evolución del número de víctimas mortales ciclistas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, organizaciones, federaciones, asociaciones de usuarios, empresas del sector y diversas entidades, tanto públicas como de la sociedad civil, vinculadas al mundo de la bicicleta

Motociclistas

En Cataluña, el uso de la motocicleta está muy arraigado a la movilidad de las personas, tanto para el desplazamiento al lugar de trabajo como para el disfrute en los momentos de ocio.

La cifra de motoristas heridos o muertos se mantiene al alza, tanto en zona urbana como interurbana. Los principales grupos de riesgo son motoristas de entre 45 y 54 años (19,2 muertos y heridos graves por 100.000 habitantes en 2015) y de entre 25 y 34 años. En general, en hombres de 18 a 64 años se da una sobrerrepresentación de los heridos en relación con la población por grupos de edad.

El ámbito de actuación de la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas se centra en diferentes líneas de trabajo, como son:

- Investigación de los accidentes en los que intervienen motociclistas
- Promoción de elementos de seguridad (activa y pasiva) en las motocicletas
- Realización de jornadas y seminarios con entidades, organizaciones y agentes implicados en la seguridad vial del motorista
- Propuesta de otras acciones para reducir la accidentalidad de los motociclistas

Muchos de los accidentes de motocicleta en vía interurbana se producen en los accesos a las grandes ciudades. Por ello, se hará un estudio piloto de segregación de motocicletas en los accesos a las grandes ciudades.

Igualmente, las mejoras en las infraestructuras viarias tienen que aumentar la seguridad de los motociclistas y contribuir a reducir su accidentalidad.

Los controles PREMOT son controles específicamente orientados a motocicletas, en los que se hace un control integral del vehículo y el conductor. Se inspeccionan todos los aspectos relacionados con el conductor (permisos de conducir, consumo de alcohol u otras sustancias, etc.), la documentación de la motocicleta (seguros, ITV, ficha técnica, etc.) y condiciones técnicas del vehículo (estado de los neumáticos, alumbrado, matrículas, etc.), y también el uso de los elementos de protección necesarios (casco, básicamente).

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Analizar la segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades (acción 1.3.2.1.) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, DGP, policías locales
	Mantener los controles PREMOT (acción 1.3.2.2) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	SCT, DGP, asociaciones de víctimas
	Hacer propuestas y actuaciones de mejora de las infraestructuras viarias para aumentar la seguridad de los motociclistas (acción 1.3.2.3) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, DGP, Diputación de Barcelona
	Analizar la accidentalidad de motocicletas desde la vertiente de la infraestructura (acción 1.3.2.4) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, DGP, Diputación de Barcelona
	Investigar los accidentes de tráfico con víctimas por parte de la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas (acción 1.3.2.5) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	SCT
	Revisar la normativa y promocionar elementos de seguridad activa y pasiva en motocicletas (acción 1.3.2.6) Evolución del número de muertos y heridos graves en motocicleta	SCT, Departamento de Empresa y Conocimiento

Personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducidas

Según el Censo del Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias de la base de datos de personas con discapacidad, en 2015 había en Cataluña un total de 514.886 personas con discapacidad reconocida –que representan el 6,8% del total de la población–, así como 102.283 personas con discapacidad y con baremo de movilidad informado positivamente –que representan el 1,3% del total de la población.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Determinar, mediante el Decreto de despliegue de la Ley de Accesibilidad, los aspectos y criterios de accesibilidad y seguridad en la vía pública para personas con discapacidad sensorial y física o con dificultades de movilidad (acción 1.3.1.10)	Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

Atención a las víctimas postaccidente

En marzo de 2012 se ha puesto en marcha el Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico (SIAVT), que tiene como objetivo fundamental mejorar la calidad de vida de las personas directamente afectadas por accidentes de tráfico y sus familiares. Desde las administraciones, es preciso destacar el reconocimiento social de las víctimas, atenderlas y darles respuestas, a la vez que hay que ayudar a difundir su labor en la prevención de accidentes de tráfico.

Se ampliarán los servicios que actualmente el SCT está dando a las víctimas de tráfico, en el sentido de que se ofrecerá atención psicológica a las víctimas de tráfico en caso de accidentes mortales y también en los accidentes con heridos graves en los que haya niños de menos de 12 años. Así pues, se dará un apoyo presencial y una atención especializada psicológica a las víctimas y a las personas de su entorno en los municipios de Cataluña, así como un apoyo psicológico especializado para casos en los que se tenga que comunicar a un familiar una muerte por accidente de tráfico.

Igualmente, se promocionará este servicio para difundirlo entre toda la población de Cataluña.

Una gestión adecuada del accidente después del impacto resulta determinante a la hora de reducir la gravedad de las lesiones y, incluso, de garantizar la supervivencia de la persona.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Mejorar el servicio que ofrece el SIAVT y difundirlo (acción 1.4.1.1) Número de consultas de víctimas	SCT, entidades y asociaciones de víctimas, ayuntamientos, DGP y policías locales
■ ■ ■	Ofrecer atención psicológica a las víctimas de tráfico en caso de accidentes mortales y también en los accidentes con heridos graves donde haya niños menores de 12 años (acción 1.4.1.2) Número de actuaciones llevadas a cabo	SCT, asociaciones de víctimas de accidente de tráfico, Departamento de Salud, DGP, policías locales
■ ■ ■	Estudiar la aplicación del nuevo baremo de indemnizaciones a víctimas de accidente de tráfico (acción 1.4.1.3)	SCT, asociaciones de víctimas
□ ■ ■	Implementar la e-call (acción 1.4.2.1) Evolución de los tiempos de asistencia a las personas accidentadas (análisis por ámbitos Territoriales funcionales)	Departamento de Interior, Departamento de Salud
□ ■ ■	Estudiar los beneficios de la e-call para motos y promoverlo en el ámbito español y europeo (acción 1.4.2.2) Realización del estudio	Departamento de Interior, Departamento de Salud

Alcohol, drogas y psicofármacos

Evolución toxicológica (% conductores víctimas mortales con sustancias detectadas)

Según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Cataluña, en 2016, el 46,2% de los conductores muertos en accidente había consumido algún tipo de sustancia toxicológica (31,1% alcohol y 25,0% psicofármacos o drogas). Esta cifra ha aumentado en el período 2010-2016, ya que en 2010 representaban el 32,5%.

El alcohol se mantiene como la sustancia más detectada en las víctimas mortales por accidente de tráfico. Se ha incrementado un 19,2% entre 2010 y 2016.

La presencia de drogas o psicofármacos en la sangre de los conductores muertos por accidente de tráfico disminuye respecto a 2015, cuando se había producido un repunte muy importante.

El uso de sustancias en la conducción se mantiene como uno de los principales factores de riesgo en el que se quiere incidir desde el PSV 2017-2019, junto con el exceso de velocidad y las distracciones derivadas del uso de dispositivos durante la conducción.

A fin de concienciar a los conductores del peligro que comporta conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, es preciso continuar con los controles preventivos, modificar el marco normativo en relación con los controles preventivos de drogas y analizar la metodología actual de muestreo en la ejecución de controles de uso de alcohol y drogas y la adaptación a la metodología DRUID (*Driving Under Influence of Alcohol and Drugs*).

El Alcolock (o Interlock) es un dispositivo que mide la concentración de alcohol en el aire espirado por el conductor del vehículo. Dentro de la Unión Europea, se ha empezado a implantar para mejorar la seguridad vial en el transporte de personas y mercancías (autobuses, taxis y camiones).

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Hacer campañas de vigilancia y control sobre consumo de alcohol y drogas (acción 1.1.1.1.) Evolución del % de positivos de alcohol o drogas en muertos	SCT, DGP, policías locales
	Modificar el marco normativo de los controles preventivos de drogas (acción 1.1.1.2.) Evolución del % de positivos de drogas en muertos	SCT, DGP, policías locales
	Hacer controles aleatorios de alcohol, drogas y psicofármacos (acción 1.1.1.3) Número de controles realizados	SCT, Departamento de Salud, DGP, policías locales, asociaciones de víctimas
	Hacer campañas de sensibilización a la población sobre los efectos en la conducción del consumo de determinados psicofármacos (acción 1.1.1.4) Evolución del % de positivos en psicofármacos	SCT, Departamento de Salud, DGP, policías locales, asociaciones de víctimas
	Estudiar el potencial beneficio de la alcoholemia cero para los motociclistas (acción 1.1.1.7) Evolución del % de positivos motociclistas	SCT, Departamento de Salud
	Estudiar la posibilidad de hacer propuestas legales para aplicar la alcoholemia cero en reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas (acción 1.1.1.8) Evolución del % de positivos reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas	SCT, Departamento de Salud
	Implementar el Alcolock para determinados colectivos (acción 1.1.2.1) Evolución del % de positivos de alcohol en muertos	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Departamento de Salud

Velocidad

La velocidad es uno de los factores de riesgo más importantes. En 2015, la velocidad inadecuada concurrió como factor en el 11,4% de los accidentes. El control de la velocidad ha sido efectivo a la hora de hacer cumplir los límites de velocidad establecidos, y en los puntos o tramos donde se han instalado cinemómetros, en general, se ha producido una disminución de la accidentalidad.

En la red viaria interurbana se producen circunstancias cambiantes en relación con las intensidades, la circulación, la movilidad, etc., motivo por el que, en relación con los cinemómetros, se tiene que evaluar periódicamente la eficacia del sistema, con el objetivo de disminuir la accidentalidad.

Se priorizará la instalación de controles de velocidad de tramo, dado que el efecto de reducción de velocidad es superior en estos que en los cinemómetros de punto.

Es preciso continuar con la política preventiva de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo, que el SCT lleva a cabo conjuntamente con los Mossos d'Esquadra y las policías locales.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
  	Evaluar el estado actual del control de la velocidad y establecer el plan de cobertura (acción 1.2.2.1.) Número de accidentes en los que la velocidad es un factor concurrente	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, diputaciones, Ministerio de Fomento
  	Extender el control de la velocidad media por tramos (acción 1.2.2.2.) Número de accidentes en los que la velocidad es un factor concurrente	SCT, titulares de la red viaria catalana
  	Estudiar las velocidades medias en todo Cataluña para mejorar el análisis de la accidentalidad (acción 1.2.2.3) Índice de velocidades medias en Cataluña	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
  	Hacer campañas de vigilancia y control de la seguridad vial respecto a la velocidad excesiva (acción 1.2.2.4) Número de denuncias por velocidad inadecuada o excesiva durante las campañas	SCT, DGP y policías locales

Conductores reincidentes

El SCT, conjuntamente con el Departamento de Justicia, impulsará una modalidad específica de intervención, en el contexto del cumplimiento de las sanciones penales, dirigida a aquellas personas que hayan sido reincidentes en la comisión de delitos de tráfico por detección de consumo de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas durante la conducción.

Esta medida tiene por finalidad reforzar los programas de reeducación actualmente existentes dirigidos a los conductores penados (tanto en los centros penitenciarios como en el contexto del cumplimiento de medidas penales alternativas), estableciendo así una intervención más especializada e intensiva.

Esta medida se llevará a cabo en coordinación con el Departamento de Salud, dada la presencia potencial de adicciones u otros trastornos en la población a la que se dirige la actuación.

Al mismo tiempo se seguirán desarrollando los programas de reeducación existentes dirigidos a los conductores que hayan cometido infracciones administrativas graves o muy graves.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
  	Aplicar nuevas medidas para conductores reincidentes (acción 1.1.1.5.) Evolución del % de positivos de alcohol o drogas en muertos	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Salud

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Impulsar modificaciones normativas que permitan intercambiar la información necesaria para reconducir las conductas imprudentes de los infractores reincidentes (administrativos o penales) (acción 1.1.1.6) Evolución del % de positivos de alcohol o drogas en muertos	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Salud y resto de miembros del GT reincidentes

Combatar la indisciplina vial

A fin de combatir la indisciplina vial, es conveniente reforzar los controles preventivos de las infracciones a la normativa de tráfico en aquellos artículos que penalizan las conductas que más comprometan la seguridad vial, como son las distracciones, el uso de elementos de seguridad pasiva, etc.

Las distracciones durante la conducción son una de las causas importantes de accidentalidad, por lo que se tiene que estudiar la implementación de nuevas tecnologías que ayuden a combatir este tipo de infracción (entre ellas, las de detección del uso de móviles en la conducción y del uso de cinturones por parte de los ocupantes de un vehículo).

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Combatar las infracciones contra la seguridad vial (acción 1.2.1.1) Evolución del número de sanciones por tipos	SCT, DGP, policías locales
	Combatar las infracciones detectadas por el uso del móvil durante la conducción (acción 1.2.1.2) Evolución del número de accidentes en que las distracciones sean un factor concurrente	SCT, DGP, policías locales
	Aplicar nuevas tecnologías para mejorar los controles preventivos de seguridad vial (acción 1.2.1.3) Evolución del número de sanciones por tipo	SCT, DGP

OBJ 2

Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)

El objetivo estratégico 2 incide en la necesidad de una visión transversal en la creación de entornos de movilidad seguros, homogeneizando la forma de trabajar en zona urbana e interurbana, y coordinándose los agentes implicados. La finalidad última es proporcionar al usuario un espacio de movilidad continuo, homogéneo en su ordenación y en los elementos de seguridad.

Colaboración con el mundo local

En los últimos años se ha producido un incremento del número de muertos y heridos graves en zona urbana (del 2,4% entre 2010 y 2015). En este último año, el 51% de los muertos y heridos graves en la red viaria catalana se han producido en zona urbana (2015), invirtiendo la tendencia de años anteriores. Por ello, la lucha de la accidentalidad en zona urbana es un ámbito específico de trabajo en el PSV 2017-2019.

Esta realidad requiere medidas específicamente dirigidas a zonas urbanas, en colaboración con los agentes locales. Es preciso ampliar el conocimiento de las principales problemáticas y soluciones a través de jornadas divulgativas, orientadas a temáticas específicas.

El SCT ofrecerá colaboración a los ayuntamientos para elaborar planes locales de seguridad vial, ceder etilómetros y cinemómetros, organizar actividades de educación para la movilidad segura práctica, comprar equipos de detección de drogas, etc.

Los planes locales de seguridad vial (que se redactan desde 2006) concretan un eje de actuaciones a favor de la seguridad vial en zona urbana y establecen medidas a fin de conseguir los objetivos planteados.

Se realizarán, en colaboración con los municipios, trabajos técnicos de pacificación de zonas urbanas, con el objetivo de proteger a los colectivos más vulnerables en el espacio público.

El SCT dispone de dos estudios de reubicación de los accidentes en las travessías, dado que muchos de los accidentes con víctimas en las ciudades y pueblos suceden en las travessías. Así pues, es necesaria la colaboración de los diferentes agentes implicados para abordar esta problemática y ofrecer soluciones para reducir la accidentalidad en estas travessías.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Organizar jornadas técnicas sobre seguridad vial urbana (acción 2.1.1.1) Número de asistentes a las jornadas Número de temáticas tratadas prioritarias para la seguridad vial	SCT, entidades locales, policías locales, titulares de las carreteras, asociaciones de víctimas, colegios profesionales, etc.
	Colaborar y asesorar a los municipios para mejorar la seguridad vial (acción 2.1.2.1) Evolución del número de muertos y heridos graves en zona urbana	SCT, ayuntamientos, policías locales, Diputación de Barcelona
	Redactar planes locales de seguridad vial (PLSV) y hacer el seguimiento, la evaluación y la actualización (acción 2.1.2.2) Número de PLSV aprobados Número de seguimientos de PLSV y de PLSV evaluados y actualizados Evolución del número de muertos y heridos graves peatones en zona urbana	SCT, diputaciones, ayuntamientos
	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos de pacificación para mejorar la seguridad vial en el municipio (acción 2.1.2.3) Número de trabajos técnicos redactados Evolución del número de muertos y heridos graves no motorizados en vía urbana	SCT, diputaciones, ayuntamientos
	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en travessías y en zonas periurbanas del municipio (acción 2.1.2.4) Número de trabajos técnicos redactados sobre travessías Evolución del número de muertos y heridos graves en travésia urbana	SCT, diputaciones, ayuntamientos, titulares de las vías
	Elaborar un nuevo manual-guía para establecer criterios para la redacción de planes locales de seguridad vial y medidas de pacificación del tráfico (acción 2.1.2.5)	SCT, ayuntamientos

Infraestructuras viarias

Los tramos de alta concentración de accidentes requieren de una serie de acciones orientadas a conseguir una red viaria más segura y eficiente para los usuarios.

Una de las acciones que prevén las administraciones titulares de la red viaria es el estudio de la accidentalidad tanto a nivel general, con la identificación de los tramos de concentración de accidentes, como a nivel más espe-

cífico, con la determinación de tramos o itinerarios de concentración de accidentes por choques frontales (donde se estudiará la implantación de separadores de flujos de tráfico, en carreteras convencionales de calzada única y fuera de travesías urbanas, o la aplicación de la nueva instrucción de balizamiento). Estos análisis están orientados a conseguir una red viaria más segura y eficiente para los usuarios.

En las infraestructuras viarias en servicio, la dirección competente en materia de infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña llevará a cabo, en colaboración con el SCT, el análisis y la clasificación de los tramos de infraestructuras viarias en servicio con alta concentración de accidentes, de los tramos con un alto potencial de mejora de la seguridad y de los tramos con un alto potencial de ahorro en cuanto a costes derivados de la accidentalidad.

En términos de innovación e investigación en nuevas tendencias de seguridad vial, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad ha definido el diseño y la implantación de separadores de flujos de tráfico en carreteras convencionales de calzada única y fuera de travesías urbanas, con el objetivo de reducir los choques frontales en las carreteras 1+1 convencionales.

En las fases de planificación y proyecto de las infraestructuras viarias catalanas, las diferentes administraciones titulares de la red viaria interurbana, en colaboración con el SCT, promoverán evaluaciones de impacto de la seguridad vial y auditorías de seguridad vial.

El Departamento de Territorio y Sostenibilidad lleva a cabo anualmente las evaluaciones de impacto de la seguridad vial y auditorías de seguridad vial de los proyectos que redacta en relación con las carreteras de la Generalidad de Cataluña.

El Plan Estratégico de Gestión y Mejora Continuada (PEGEMC) de la red viaria de la Generalidad de Cataluña incluye, entre otros, los ejes estratégicos Explotación, Seguridad vial-visión cero y Carreteras inteligentes. Estos ejes se desarrollan a través de una serie de programas que contienen el conjunto de actuaciones y actividades.

Dentro del eje estratégico Explotación, destacan los programas siguientes:

- El Programa de conservación ordinaria incluye todas las actividades encaminadas a conseguir un grado de conservación óptimo de la red viaria y establecer un alto grado de eficiencia en el servicio de mantenimiento.
- El Programa de firmes contiene todas las actividades de reposición y mejora de los firmes, con el objetivo genérico de mantener unas condiciones adecuadas de seguridad y de comodidad en la circulación.
- El Programa de estructuras incluye todas las actividades de reposición y mejora de los puentes, con el objetivo genérico de mantener unas condiciones adecuadas de seguridad y de comodidad en la circulación.
- El Programa de activos geotécnicos con las actividades necesarias para diseñar, programar y ejecutar actuaciones en los activos geotécnicos, para preservar o garantizar su estabilidad y el servicio.
- Dentro del eje estratégico Seguridad vial-visión cero destacan los programas siguientes:
- El Programa de seguridad vial global prevé la ejecución de las actuaciones de mejora de carácter genérico para aumentar la seguridad en el conjunto de la red.
- El Programa de seguridad vial puntual incluye las actuaciones diseñadas para situaciones en tramos concretos de la red.
- El Programa de seguridad vial protección de vulnerables contiene las actuaciones para mejorar la infraestructura a fin de reducir la accidentalidad de los usuarios vulnerables.
- El Programa de separadores de flujos de tráfico contiene las actuaciones específicas para reducir los accidentes frontales.

Dentro del eje estratégico Carreteras inteligentes, destacan, entre otros, el Programa de túneles y el Programa de integración de sistemas.

El Departamento de Territorio y Sostenibilidad ejecuta anualmente el Plan de inspecciones de seguridad vial de las carreteras de la Generalidad de Cataluña que ya están en servicio (en fase de explotación y conservación), con comprobación ordinaria y periódica de las características y las oportunidades de mejora de la seguridad vial de una carretera existente.

También se trabajará la problemática de accidentes debidos a la presencia de animales en la vía. Los datos revelan un aumento del 45% de los choques con ungulados en los últimos cuatro años, y del 35% si se tienen en cuenta todos los animales en libertad. Entre las medidas correctoras que se estudiarán, se encuentra la instalación o refuerzo de los cierres perimetrales, señales fijas y variables y una prueba piloto con distintivos que emiten sonidos y ruidos.

Además, se impulsarán otros estudios en el ámbito de la seguridad vial de la infraestructura, como son definir criterios de sistemas de contención para carreteras convencionales de tráfico bajo.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Desarrollar las instrucciones y promover evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.1.1) Número de instrucciones % de km auditados respecto al total de la red viaria Número y % de vías auditadas por titular Evolución del número de muertos y heridos graves en vías auditadas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT
■ ■ ■	Hacer evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.1.2) % de km auditados Evolución del número de muertos y heridos graves en vías auditadas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ ■ ■	Hacer el cálculo del coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se produzcan en la red viaria de Cataluña (acción 2.3.1.3) Cálculo del coste social	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ ■ ■	Definir y aprobar la Instrucción de balizamiento de la red vial de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.1.4) Número de accidentes frontales	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
□ ■ □	Hacer un seguimiento de los TCA (acción 2.3.4.1) Evolución de la accidentalidad en los tramos de concentración de accidentes (TCA)	SCT, titulares de las vías interurbanas (Ministerio de Fomento, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, diputaciones)
■ ■ ■	Ejecutar el Procedimiento de análisis sistemático de los accidentes graves y mortales de la red viaria de la Generalidad de Cataluña y de la red de la Diputación de Barcelona (acción 2.3.4.2) Número de informes previos Número de informes específicos Número de accidentes graves y mortales	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, Diputación de Barcelona
■ ■ ■	Ejecutar el Plan de inspecciones de seguridad vial de la red de carreteras de la Generalidad de Cataluña y de la red de la Diputación de Barcelona (acción 2.3.4.3) Número de km de carreteras inspeccionados Número de accidentes graves y mortales en carreteras de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, Diputación de Barcelona
■ ■ ■	Hacer otros estudios en el ámbito de la seguridad vial de la infraestructura (acción 2.3.4.4) Número de estudios elaborados	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Diputación de Barcelona, SCT
■ ■ ■	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Explotación de la red viaria de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.4.5) Número de actuaciones ejecutadas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Seguridad vial-visión cero de la red viaria de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.4.6) Número de actuaciones ejecutadas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Carreteras inteligentes de la red viaria de la Generalidad de Cataluña (acción 2.3.4.7) Número de actuaciones ejecutadas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
	Estudiar la problemática de los accidentes frontales (acción 2.3.4.8) Evolución del número de accidentes con choques frontales	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, Diputación de Barcelona
	Estudiar la problemática de los accidentes con animales en la vía (acción 2.3.4.9) Evolución del número de accidentes con animales implicados	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, Departamento de la Presidencia y resto de miembros del GT de incidencias con animales en la vía

Información vial y gestión sostenible del tráfico

La utilización de sistemas inteligentes de transporte y gestión del tráfico tendrá un impacto muy significativo en la gestión de la seguridad vial durante los próximos años.

En este sentido, el SCT está apostando firmemente por la introducción y renovación continuas de los instrumentos y equipos tecnológicos, a fin de aprovechar el impacto de las nuevas tecnologías a favor de la seguridad vial y la gestión de la movilidad.

Por un lado, se está llevando a cabo una renovación integral del Centro de Información Vial de Cataluña (CIVICAT), que tiene como funciones principales informar del estado del tráfico, gestionar los tramos conflictivos y mejorar la seguridad vial en las vías de Cataluña. Esta renovación integral, que incluirá desde un nuevo programario de gestión integral hasta la instalación de un videomosaico de última generación (que permitirá configurar escenarios predefinidos y gestionar hasta ocho aplicaciones simultáneas), entre otros, permitirá equiparar el CIVICAT con otros centros de referencia europeos, tanto en lo referido a la tecnología como a la operatividad.

Además, el SCT también está trabajando para la mejora continua de la información sobre el tráfico que se da al ciudadano a través del Mapa Continuo de Tráfico (MCT), donde se representan y visualizan, por ejemplo, el estado del tráfico en tiempo real, las imágenes de las cámaras de vídeo, los paneles de mensajes variables y las incidencias viales. El objetivo principal es incorporar más información en tiempo real en el ámbito de la red de carreteras de Cataluña a través de diferentes fuentes de información, como las velocidades de recorrido o el tiempo de viaje, y ponerla a disposición de la ciudadanía. Asimismo, se mejorarán todas las labores relacionadas con la detección de las incidencias de tráfico a fin de proporcionar una respuesta más rápida.

Otra herramienta fundamental de información del tráfico es la app Trànsit, con la que se quiere facilitar el acceso del ciudadano a los diferentes servicios del SCT desde un medio móvil, con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad vial y a evitar distracciones. El objetivo es mejorar y aumentar los servicios que se ofrecen a través de la app.

Otra herramienta muy importante en la gestión del tráfico para asegurar una mejor fluidez y seguridad viales son las medidas especiales de circulación, ordenación y regulación del tráfico que se aplican cada semana para dar respuesta a las diferentes necesidades de movilidad. Por ejemplo, las medidas de tráfico que se instalan durante los fines de semana de la temporada de esquí o en verano, así como por Semana Santa, cuando se moviliza una gran cantidad de vehículos y hay que priorizar la seguridad.

Paralelamente, también se tiene que seguir trabajando por la mejora continua de los procedimientos de actuación en las carreteras de la red viaria de Cataluña en casos de incidencias graves que tengan una afectación grave sobre el tráfico.

El volumen de tráfico, el crecimiento de la flota de vehículos y la dieselización del parque de vehículos son algunas de las causas principales de contaminación. La congestión del tráfico en torno a las grandes ciudades es uno de los problemas principales, y por ello también se tiene que trabajar para identificar posibles soluciones de gestión del tráfico en episodios de contaminación ambiental, mejorando al mismo tiempo la seguridad vial.

Es preciso mejorar las condiciones de movilidad y encarrilarse hacia una movilidad más segura y sostenible. Algunas de las acciones –ya previstas en el objetivo 1– hacen referencia a medidas de pacificación del tráfico en nuestras ciudades y pueblos. Medidas que, además de reducir el número de accidentes y la lesividad de estos, y promover la pacificación y convivencia de espacios, también tiene como efecto la reducción del ruido provocado por el tráfico, la mejora de la calidad del aire y la reducción de las emisiones de CO2.

Igualmente, para conseguir una movilidad más sostenible, es preciso promover el transporte público frente al transporte privado.

Existen numerosas actuaciones para promover el uso del transporte público frente al privado que repercuten en la mejora de la seguridad vial de los usuarios, así como en la reducción de emisiones contaminantes. Con el objetivo básico de hacer más competitivo el transporte público, se impulsarán medidas para priorizarlo: actuaciones de mejora de la velocidad comercial (diseño de carriles bus en los principales corredores de acceso a las ciudades; priorización semafórica en travesías y vías urbanas) y actuaciones de mejora de la intermodalidad (complementariedad de los servicios de autobús y de tren, de los servicios de aparcamiento de enlace; buena accesibilidad a pie a los intercambiadores y paradas de transporte público; gestión de horarios y tecnología de información en tiempo real).

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Renovar integralmente el Centro de Información Vial de Cataluña (CIVICAT) (acción 2.3.2.1) Número de mejoras introducidas	SCT
	Instalar un nuevo videomosaico de última generación (acción 2.3.2.2) Número de funcionalidades instaladas	SCT
	Mejorar el Mapa Continuo de Tráfico (MCT) incorporando más información en tiempo real de la red viaria de Cataluña (acción 2.3.2.3) Número de mejoras introducidas Número de usuarios de la MCT	SCT
	Mejorar la app Trànsit (acción 2.3.2.4) Número de mejoras introducidas Número de visitas a la app	SCT
	Aplicar medidas especiales de circulación, ordenación y regulación del tráfico (acción 2.3.2.5) Número de días con medidas especiales	SCT, DGP, Departamento de Territorio y Sostenibilidad y entes locales
	Analizar y aplicar soluciones de gestión del tráfico en episodios de contaminación atmosférica, mejorando también la seguridad vial (acción 2.3.2.6) Número de soluciones analizadas	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, entes locales
	Implantar el Plan de mantenimiento de los equipos ITS en la red viaria de Cataluña (acción 2.3.2.7) Número actuaciones realizadas	SCT
	Mejorar los procedimientos de actuación en casos de accidente grave con afectaciones viarias importantes (acción 2.3.3.1) Número de procedimientos mejorados	SCT, DGP, Departamento de Territorio y Sostenibilidad y entes locales

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Promover el uso del transporte público frente al transporte privado (acción 2.4.1.1) Evolución de la velocidad comercial de los servicios de autobús que circulan por los corredores donde se actúa Evolución del % de paradas de autobús interurbanas accesibles/seguras Número de servicios urbanos e interurbanos con tiempo de espera entre ellos inferior a 15 minutos Accidentes en transporte público vs. accidentes en vehículo privado	Ayuntamientos, titulares de las carreteras y travesías (Generalidad de Cataluña, Diputación de Barcelona, Ministerio de Fomento), titulares de los servicios de transporte público (ayuntamientos, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Ministerio de Fomento)

OBJ 3

Involucrar y coordinar a las entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura

En Cataluña, numerosos agentes públicos y privados trabajan activamente en la mejora de la movilidad y de la seguridad vial. Es objetivo del Servicio Catalán de Tráfico impulsar su participación activa y la corresponsabilidad a fin de reducir la siniestralidad en la red viaria catalana.

La coordinación de las acciones, así como la creación de sinergias, tiene que permitir crear entornos de intercambio y de trabajo conjunto con resultados favorables.

Corresponsabilidad de entidades públicas y privadas

La coordinación y colaboración entre departamentos de la Administración, así como con otros entes públicos y entidades y agentes privados, es básica para la mejora de la seguridad vial. En este marco, se quiere impulsar la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial (CCTSV) y los grupos de trabajo que de ella dependen.

Asimismo, las asociaciones de víctimas de tráfico tienen un rol destacado a la hora de apoyar y complementar la implantación de la estrategia de seguridad vial.

El Observatorio de Seguridad Vial recoge los datos, analiza la información e investiga sobre el tráfico y su seguridad a fin de ayudar en la toma de decisiones de las políticas públicas. Es preciso dotar al Observatorio de los recursos necesarios para desarrollar las funciones que tiene encomendadas.

Entre las acciones que tiene que desarrollar el Observatorio se incluye la recopilación de las mejores prácticas en materia de seguridad vial urbana y laboral, la mejora de la información de los accidentes de tráfico en seguridad vial urbana, la realización de estudios sobre problemáticas concretas de seguridad vial y la creación de un web del Observatorio.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Impulsar y participar en la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial (CCTSV), así como en los grupos de trabajo (acción 3.1.1.1) Número de entidades que participan en la CCTSV Número de grupos de trabajo convocados y reuniones de estos	SCT, miembros de la CCTSV
	Colaborar con entidades y asociaciones de víctimas en la realización de proyectos relacionados con la seguridad vial (acción 3.2.1.1) Número de actividades de las entidades que cuentan con el apoyo del SCT	SCT, asociaciones de víctimas de accidente de tráfico

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Desarrollar el Observatorio de Seguridad Vial (acción 3.4.1.1) Número de estudios elaborados	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, entidades locales y representantes de diferentes universidades, asociaciones de víctimas de accidente de tráfico

Seguridad vial laboral

Las empresas son otro actor fundamental que puede contribuir con actuaciones en el ámbito de la seguridad vial, reforzando la prevención de la accidentalidad entre sus trabajadores.

Las víctimas de accidentes laborales de tráfico supusieron en 2016 un 39% del total de víctimas de accidentes de tráfico en Cataluña. Los accidentes laborales de tráfico supusieron en 2016 un 13,0% del conjunto de accidentes de trabajo con baja, este porcentaje aumenta hasta el 42,0% en el caso de los accidentes mortales. Estos datos muestran que más de un tercio de las víctimas mortales por accidente de trabajo en Cataluña están relacionadas con el tráfico

Se prevén diversas herramientas preventivas al alcance de empresas y resto de agentes implicados:

- Una guía de evaluación de riesgos laborales
- Guías de seguridad vial laboral para trabajadores y empresas
- Material específico y propuestas para concienciar de los accidentes de tráfico como parte de los riesgos laborales, orientados a los trabajadores, las administraciones, las empresas y la sociedad.

Respecto al SCT específicamente, ofrece a los ayuntamientos convenios de colaboración para redactar trabajos técnicos de seguridad vial en polígonos industriales, con el objetivo de reducir la siniestralidad mediante la acción local.

Complementando la labor preventiva, y dada la magnitud de los accidentes laborales de tráfico, se prevé hacer un estudio para profundizar en la obtención, el procesamiento y el análisis de este tipo de accidente en Cataluña. Para poder cuantificar esta problemática, será preciso identificar este tipo de accidente en la base de datos.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Dar apoyo a las empresas para elaborar planes de seguridad vial laboral en los planes de prevención de riesgos laborales (acción 3.3.1.1.) % de planes de prevención de riesgos que incorporan los aspectos del tráfico por motivos laborales como factor de riesgo Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, sindicatos de trabajadores, patronales
■ ■ □	Elaborar guías de seguridad vial laboral para trabajadores y empresas (acción 3.3.1.2) Publicación de guías de seguridad vial laboral Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
■ ■ □	Hacer campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos de ida y vuelta del trabajo (acción 3.3.1.3) Evolución de la accidentalidad en el trayecto de ida o vuelta del trabajo	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, Departamento de Salud
□ ■ □	Elaborar un estudio sobre los accidentes laborales de tráfico (acción 3.3.1.4) Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en polígonos industriales (acción 3.3.1.5) Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, ayuntamientos
■ ■ ■	Establecer procedimientos de intercambio de información sobre los accidentes laborales de tráfico (acción 3.3.1.6) Número de accidentes laborales de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
■ ■ ■	Promover el transporte colectivo de viajeros en el trayecto de ida y vuelta del trabajo (acción 3.3.1.7) Número de accidentes laborales de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

OBJ 4

Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados

El modelo catalán de seguridad vial tiene que disponer de un marco legal propio, de estructuras, de instrumentos y de mecanismos de gestión orientados a la excelencia.

Una mejora de la autonomía y de la gestión pasa por mejorar el marco legal y el actual marco de competencias. También implica dotarse de unos estándares en materia de seguridad vial que enfoquen la actividad del SCT, y continuar trabajando en la aplicación de las mejores prácticas internacionales en la materia, anticipando las situaciones de riesgo de accidentalidad.

Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial

De acuerdo con la Ley Orgánica 6/1997, Cataluña tiene competencias ejecutivas de legislación en materia de tráfico y seguridad vial y puede promover modificaciones de esta legislación con el objetivo de reducir la siniestralidad en la red viaria. En este sentido, el SCT fomentará la mejora del marco legal con la proposición de reformas en la legislación vial estatal y otras modificaciones para la mejora de la seguridad vial.

La asunción de plenas competencias en materia de tráfico requiere el diseño de una estrategia de seguridad vial propia, mediante la redacción de una ley de seguridad vial que establezca el modelo de organización, de financiación y de estructura en el que se tienen que ejercer estas competencias.

El SCT liderará y coordinará el presente PSV 2017-2019, asumiendo el papel de impulsor principal en el cumplimiento de las acciones que establece, y al iniciar el período trienal siguiente habrá que definir los objetivos, la estructura y los contenidos del PSV 2020-2022.

Asimismo, el SCT mejorará el sistema de calidad de la ISO 39001, que establece los requisitos para la seguridad vial y las mejoras prácticas de gestión, la superación de los objetivos y la mejora de la coherencia entre organizaciones implicadas en la mejora de la seguridad vial.

Además, se diseñará un sistema de indicadores de los diferentes planes departamentales a fin de hacer un seguimiento de todos los indicadores existentes (Plan estratégico, Plan de Seguridad Vial, Plan departamental, ISO, etc.) que permita dimensionar las políticas de seguridad vial y el grado de cumplimiento a fin de contribuir a tomar decisiones.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Proponer reformas en la legislación vial y en ámbitos legales relacionados con los accidentes de tráfico y la seguridad vial (acción 4.1.1.1) Elaboración y presentación de las reformas propuestas	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, CCTSV y grupos de trabajo
■ ■ ■	Implantar la nueva estrategia de seguridad vial en Cataluña (acción 4.1.4.1) Redacción de la Ley de Seguridad Vial	SCT, Departamento de Interior
■ ■ ■	Mejorar el sistema de calidad de la ISO 39001 en el Servicio Catalán de Tráfico (acción 4.2.1.1) Certificación de la ISO 39001	SCT
■ ■ ■	Liderar, coordinar y difundir el Plan de Seguridad Vial 2017-2019 y definir los objetivos y contenidos generales del PSV 2020-2022 (acción 4.2.3.1) Grado de cumplimiento del PSV 2017-2019	SCT, Departamento de Interior, delegaciones Territoriales del Gobierno
■ ■ ■	Diseñar un sistema de indicadores de los diferentes planes departamentales en materia de seguridad vial que integre su seguimiento (acción 4.2.3.2) Sistema de indicadores de evaluación	SCT

Información sobre movilidad y tráfico

Será preciso mejorar y homogeneizar los procesos de intercambio de información de seguridad vial entre todas las entidades, a fin de compartir información sobre movilidad y tráfico (datos de conductores, de vehículos y de accidentes).

Se diseñará un sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria catalana, a fin de automatizar el análisis de la exposición al riesgo.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Compartir información sobre movilidad y tráfico entre todos los agentes (acción 4.2.4.1) % de accidentes urbanos georreferenciados % de municipios que no aportan información de accidentes	SCT, DGP, policías locales, SEM, administraciones titulares de la red viaria
■ ■ ■	Diseñar un sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria catalana (acción 4.2.4.2) Mantenimiento del sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria	SCT

Procedimiento sancionador

Optimizar la eficiencia del procedimiento sancionador requiere aplicar mejoras de proceso y calidad:

- Mejora de la gestión en el procedimiento sancionador: potenciando la tecnificación y definiendo más detalladamente la «cadena de sanción».
- Impulso de actuaciones de intercambio de información: estableciendo actuaciones de intercambio de información entre los diferentes países de la Unión Europea.
- Mejora constante de la calidad: el SCT renovará la certificación de calidad, con un objetivo muy claro de mejorar el procedimiento sancionador de tráfico.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Promover la mejora continua del procedimiento sancionador (acción 4.2.5.1) Número de expedientes iniciados anualmente/ número de recursos humanos de gestión Evolución del tiempo de tramitación de los expedientes % notificaciones con devolución respecto al total de notificaciones % de notificaciones entregadas en el primer intento % de inicio de procedimientos ejecutivos Número de colaboraciones europeas en relación con el procedimiento sancionador Certificación de la ISO 9001	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Interior, policías locales

Seguridad en los vehículos

Es preciso seguir promoviendo, entre los fabricantes de vehículos, la instalación de nuevos dispositivos en materia de seguridad.

Se constata que el parque móvil catalán es cada vez más viejo y, al mismo tiempo, existe un porcentaje de vehículos que no está al día de la ITV. Asimismo, habrá que continuar con las campañas destinadas a promover las ITV.

Igualmente, para conseguir una movilidad más sostenible, segura y saludable, se proponen medidas para controlar las emisiones de los vehículos con el objetivo de mejorar la calidad del aire y la reducción de la contaminación y para aumentar la calidad y el bienestar de todos los ciudadanos.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Promover la instalación de los dispositivos de seguridad activa y pasiva en los vehículos de serie (acción 4.3.1.1) Evolución del uso de los accesorios de seguridad en personas implicadas en accidentes	Departamento de Empresa y Conocimiento, SCT, fabricantes de elementos de seguridad pasiva
	Vigilar y controlar el cumplimiento de pasar periódicamente la inspección técnica de vehículos (acción 4.3.2.1) % de vehículos con la ITV % de vehículos industriales autorizados con la ITV	DGP, policías locales, SCT, Departamento de Empresa y Conocimiento
	Desarrollar soluciones para la medida de óxidos de nitrógeno y micropartículas en las estaciones ITV (acción 4.3.2.2)	Departamento de Empresa y Conocimiento
	Controlar las emisiones de los vehículos mediante el uso de sistemas OBD en la ITV (acción 4.3.2.3)	Departamento de Empresa y Conocimiento

OBJ 5

Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital

Dentro de un planteamiento de corresponsabilidad en seguridad vial, la educación a diferentes edades y colectivos, la sensibilización en relación con las conductas de riesgo y la formación de formadores o de profesionales de la movilidad son aspectos clave de prevención.

Se pone especial énfasis en la educación para la movilidad segura de niños (en riesgo como peatones) y jóvenes

(especialmente conductores noveles y acompañantes). Esta tendría que ser extensiva a otros grupos de edad como la gente mayor (especialmente vulnerables como peatones, pero también como conductores) o a grupos de riesgo como son los motoristas (en constante aumento de víctimas tanto en zona urbana como interurbana), y al ámbito de la movilidad laboral (tanto en los desplazamientos cotidianos como de profesionales del transporte).

Educación vial

Desde hace años, el SCT y el Departamento de Enseñanza colaboran con los docentes y les ofrecen materiales, proyectos y sesiones de información y sensibilización. Con la finalidad de que los centros educativos integren la educación para la movilidad segura (EMS) y se introduzca en los proyectos educativos de centro, se firmó un convenio de colaboración que da cobertura y construye esta cooperación permanente.

Se potenciará la educación y formación sobre movilidad segura en los centros educativos de primaria y secundaria.

Igualmente, teniendo en cuenta el ascenso de la accidentalidad en el grupo de motoristas, durante este período, el SCT dará continuidad a las actividades educativas dirigidas a conductores jóvenes de ciclomotor y de motocicleta que dispongan de permiso de conducir.

Visto el gran número de actores que participan en la movilidad y las posibilidades de que actúen como agentes educativos, es preciso realizar intervenciones para que se integren como impulsores de la educación para la movilidad segura.

También es preciso seguir dando apoyo a los monitores de educación vial de las policías de Cataluña, primeros impulsores de la educación para la movilidad segura, mediante encuentros, recursos didácticos y programas de formación.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Colaborar con el Departamento de Enseñanza para al despliegue de la educación para la movilidad segura (acción 5.1.1.1) Número de acciones derivadas del convenio Evolución del número de niños y jóvenes víctimas de accidente de tráfico	SCT, Departamento de Enseñanza
■ ■ ■	Educar para una movilidad segura mediante los parques infantiles (bicicletas) dirigidos a alumnos de primaria y mantener la educación sobre conducción segura de ciclomotores y motocicletas (acción 5.1.1.2) Número de cursos impartidos Número de asistentes a los cursos Evolución del número de jóvenes muertos y heridos graves en bicicleta, ciclomotor y motocicleta	SCT, entidades locales, centros educativos, asociaciones de víctimas
■ ■ ■	Promocionar y dar apoyo a las intervenciones de educación para la movilidad segura en el marco de un modelo competencial (acción 5.1.3.1) Número de destinatarios de recursos didácticos, de intervenciones y de asesoramiento Número de ediciones de material	SCT, monitores de educación vial, departamentos de la Generalidad, entes locales, fundaciones, asociaciones, empresas, universidades
■ ■ ■	Dar apoyo a los monitores de educación vial de las policías locales y los Mossos d'Esquadra (acción 5.1.3.2) Formación y número de jornadas para monitores de educación vial	SCT, ISPC, monitores de educación vial

Formación en seguridad vial laboral

Paralelamente a las medidas de gestión de la movilidad laboral y a los desplazamientos de trabajo, son necesarias actuaciones preventivas en el ámbito laboral para conseguir reducir los accidentes laborales de tráfico.

Una manera efectiva de llegar a las empresas y a los trabajadores para incluir la prevención en seguridad vial es mediante la formación a las empresas. Actualmente es un colectivo que no tiene una formación específica en temas de movilidad segura y por ello es interesante ofrecérsela.

La Administración puede incidir en la mejora de la seguridad vial laboral mediante la oferta de cursos de movilidad segura dirigidos a los trabajadores de los diferentes departamentos de la Generalidad, tanto a los trabajadores que utilizan el vehículo por cuestiones laborales como al conjunto de trabajadores con referencia a sus desplazamientos de ida o vuelta del trabajo.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Hacer cursos de seguridad vial en el entorno laboral dirigidos a trabajadores de la Administración (acción 5.1.2.1) Número de cursos impartidos y valoración Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, DGP, ISPC, Departamento de Gobernación, Escuela de Administración Pública y asociaciones de víctimas
	Promover y aportar recursos pedagógicos para la formación en seguridad vial laboral (acción 5.1.2.2) Número de cursos impartidos y valoración Evolución de la accidentalidad laboral de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
	Diseñar e impartir cursos de seguridad vial a distancia en el entorno laboral (acción 5.1.2.3) Diseño del curso Número de cursos	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

Sensibilización y comunicación

La labor de sensibilización que lleva a cabo el SCT en relación con los accidentes de tráfico y otros aspectos de la seguridad vial es importante para concienciar a la ciudadanía respecto a estos temas y a una movilidad que sea segura, saludable y sostenible. Se tiene que incidir en las conductas de riesgo, y también en la fatiga en la conducción.

Se tienen que difundir los consejos de protección civil y las medidas de autoprotección sobre riesgos naturales dirigidos a los conductores, en caso de situaciones de riesgo por diversos fenómenos meteorológicos (inundaciones, nevadas, ventadas, etc.) y también ante el riesgo de incendios forestales.

Los mensajes de sensibilización tienen dos canales principales de difusión:

- Desde marzo de 2012, el SCT dispone de un canal YouTube (youtube.com/transitCataluña), con el objetivo de hacer más difusión del material divulgativo y de los reportajes audiovisuales que realiza.
- Blog InfoTrànsit: en enero de 2017 el SCT ha renovado el blog InfoTrànsit (infotransit.blog.gencat.cat)

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Hacer campañas de comunicación sobre los factores de riesgo y factores medioambientales (acción 5.2.1.1) Número de campañas realizadas y valoración	SCT, asociaciones de víctimas
	Hacer campañas de difusión de los consejos de protección civil y de las medidas de autoprotección sobre riesgos naturales dirigidas a los conductores (acción 5.2.1.2) Número de campañas realizadas y valoración	Departamento de Interior (Dirección General de Protección Civil), SCT

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Continuar con los servicios interactivos que permiten recoger mensajes de los ciudadanos (acción 5.2.2.1) Número de visualizaciones de los vídeos colgados en YouTube Número de comentarios en la pestaña de Debate de YouTube Número de seguidores de Twitter de los diferentes perfiles del SCT Número de tuits marcados como favoritos o retuiteados	SCT
	Continuar con la redacción del blog InfoTrànsit (acción 5.2.2.2) Número de accesos al blog InfoTrànsit	SCT

Formación vial

Con el objetivo de mejorar las competencias de los conductores, el SCT tiene que promover la calidad de los procesos relacionados con la obtención del permiso de conducir. De forma específica, es preciso profundizar en las medidas dirigidas a la formación de los formadores y la calidad de los centros, así como en la rehabilitación de los conductores que presentan factores de riesgo.

Es preciso dar continuidad a la formación básica de los profesores de formación vial y de los directores de escuelas de conductores, incidiendo en la aplicación del modelo de cambio de actitudes y en los factores de riesgo concretos detectados en cada alumno.

El SCT, junto con otros agentes del sector, tiene que ofrecer y facilitar información y recursos para la mejora de la formación de los conductores a través del web.

Para mejorar la calidad de los conductores, también es necesario evaluar el funcionamiento de los centros de formación y de los centros de reconocimiento de conductores, y promover las mejoras adecuadas para aumentar la calidad tanto de la formación de los conductores como de la evaluación de las condiciones psicofísicas. Se consolidará el reconocimiento de las autoescuelas de calidad y, en concreto, se impulsará la aplicación del curso de seguridad vial basado en el cambio de actitudes, elaborado por la Cátedra de Educación y Formación Vial del SCT y la UAB.

En esta misma línea, es preciso hacer formación y reciclaje de los formadores viarios y psicólogos formadores que participan en los cursos de reeducación y sensibilización vial del permiso por puntos.

Con la finalidad de mejorar los programas formativos dirigidos al colectivo de conductores con más riesgo, es preciso hacer el seguimiento de los resultados y de la calidad de los cursos de permiso por puntos, en relación con la reducción de las conductas infractoras de los alumnos que participan en ellos.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Formar a los profesionales: profesores de formación vial y directores de escuelas de conductores (acción 5.3.1.1) Número total de procesos de formación/capacitación y participantes al final del trienio	SCT
	Facilitar recursos para la mejora de la formación de los conductores (acción 5.3.1.2) Número de acciones realizadas	SCT, universidades, Federación de Autoescuelas de Cataluña (FAC), centros de formación del sector
	Evaluar los centros tanto de formación como de reconocimiento de conductores (acción 5.3.1.3) Número de visitas realizadas anualmente	SCT, Departamento de Salud, Colegio Oficial de Psicólogos de Cataluña

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Impulsar la aplicación del modelo de cambio de actitudes y factores de riesgo en las autoescuelas con un sello de calidad (acción 5.3.1.4) Realización del procedimiento de acreditación	SCT, autoescuelas
	Formar a los profesionales y testigos que participan en los cursos de reeducación y sensibilización vial del permiso por puntos (acción 5.3.2.1) Número de cursos y jornadas al final del trienio	SCT, Cátedra de Educación y Formación Vial del SCT, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico
	Desarrollar cursos de sensibilización y reeducación vial y evaluar su procedimiento y los resultados (acción 5.3.2.2) Número de participantes Número de acciones de seguimiento Número de estudios realizados	SCT

Gente mayor

La gente mayor constituye un grupo de riesgo de accidentes al que se tienen que dirigir medidas preventivas específicas. Los peatones de más de 74 años son el grupo con mayor riesgo de ser gravemente heridos o morir en atropellos. Asimismo, a partir de los 65 años también se detecta un incremento del riesgo como conductores de turismos, mientras que disminuye en otros vehículos (bicicletas y motocicletas), probablemente por un uso menor.

Los servicios públicos deben dar una respuesta adecuada al derecho a la movilidad segura, sostenible y saludable de los usuarios de las vías públicas. Bajo esta perspectiva, y afrontando el elevado riesgo de las personas mayores en su condición de peatones, pasajeros o conductores de vehículos de motor, es preciso potenciar campañas y formación.

Entre los elementos sobre los que hay que incidir destaca el cambio de percepción y facultades, tanto físicas como psíquicas, debidas a la edad. Se producen distracciones al disminuir tanto la capacidad de los órganos de los sentidos (especialmente vista y oído) como la rapidez de reflejos y la capacidad de concentración. Por ello, se quiere sensibilizar y formar a este colectivo y a su entorno sobre los nuevos riesgos que aparecen progresivamente.

Las personas mayores acusan más el cansancio al volante, especialmente en desplazamientos largos. Asimismo, pueden tener limitaciones físicas a consecuencia de dolores articulares y musculares.

Este grupo de población hace un uso elevado de los medicamentos, que en algunas ocasiones son incompatibles con la conducción, ya que producen somnolencia y otros efectos secundarios. Es preciso seguir sensibilizando a la población en relación con los efectos de los medicamentos sobre la conducción y promoviendo intervenciones preventivas desde los servicios sanitarios. Estos requerimientos también se pueden reflejar en mejoras en el proceso de renovación de los permisos de conducción.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
	Proponer mejoras en el proceso de renovación de los permisos de conducir (acción 5.3.2.3) Evolución del número de personas mayores muertas y heridas graves	SCT, Departamento de Salud, DGT
	Promover un Consejo Sanitario sobre medicamentos y conducción (acción 5.3.2.4) Evolución del número de personas mayores muertas y heridas graves	SCT, Departamento de Salud, DGT

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Sensibilizar el entorno de la gente mayor sobre los riesgos en la conducción y estudiar las causas de la accidentalidad (acción 5.3.2.5) Evolución del número de personas mayores muertas y heridas graves	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, asociaciones de víctimas
■ ■ ■	Impulsar las campañas de seguridad vial orientadas a la gente mayor (acción 5.1.3.3) Evolución del número de personas mayores muertas y heridas graves	SCT, entidades locales, DGP, policías locales

OBJ 6

R+D+I en la seguridad vial

En el marco de este objetivo, el Servicio Catalán de Tráfico impulsará la realización de actividades de investigación y la incorporación del conocimiento externo en la definición de las políticas de movilidad. La implantación de la tecnología y de los nuevos conocimientos en este campo se tiene que traducir en una mejora continua de la seguridad vial y en una mejora de la satisfacción del usuario.

Colaboración con universidades y centros de investigación

Se potenciará la colaboración entre el SCT y las universidades y centros de investigación a fin de incorporar la investigación y el conocimiento externo en seguridad vial, con el objetivo de contribuir a definir y ejecutar políticas públicas que contribuyan a mejorar la seguridad vial a medio y largo plazo.

Se plantea desarrollar una nueva oferta de especializaciones relacionadas con el tráfico para dotar de una mayor profesionalidad los entornos laborales centrados en la seguridad vial.

En el ámbito de la accidentalidad de motocicletas, aspecto crítico de los últimos años, se creó la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas con la idea de profundizar en la investigación de los accidentes con motocicletas y proponer acciones a fin de reducirlos.

También se mantendrá la acción de la Cátedra de Educación y Formación Vial de la UAB, en colaboración con el SCT desde 2004, en la investigación y desarrollo de programas educativos. Especialmente, se prevé continuar impulsando la línea de investigación sobre los cambios de actitud de los conductores ante los factores de riesgo. Se extraerán conclusiones que permitan evaluar y diseñar recursos y programas específicos.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
□ ■ ■	Crear másters y especializaciones de seguridad vial (acción 6.1.1.1) Número de másters y especializaciones creadas Número de alumnos que cursan esta formación	SCT, universidades, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ ■ ■	Colaborar con universidades e institutos científicos (acción 6.1.2.1) Número de convenios o acuerdos de colaboración	SCT, universidades, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ □ □	Desarrollar la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas (acción 6.1.4.1) Evolución de muertos y heridos graves en motocicleta	SCT, DGP

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Impulsar la Cátedra de Educación y Formación Vial (acción 6.1.5.1) Número de publicaciones sobre los cambios de actitud ante los factores de riesgo Número de recursos y programas diseñados	SCT, Cátedra de Educación y Formación Vial de la UAB

Nuevas tecnologías en gestión del tráfico y la seguridad vial

Uno de los nuevos retos que se tiene que afrontar en los próximos años es la incorporación de nuevas tecnologías en el campo de la movilidad y cómo gestionar su integración en el modelo actual.

La implantación de los vehículos de conducción autónoma comportarán en el futuro un nuevo paradigma, donde se plantearán cuestiones tecnológicas, legales, de responsabilidad, de interacción con vehículos de conducción no autónoma, etc.

El SCT participa –junto con Industria, Idiada y el sector del automóvil– en la iniciativa del Cataluña Living-Lab, donde se ofrece la posibilidad que los vehículos autónomos circulen por un circuito de pruebas a fin de desarrollar las nuevas tecnologías de este tipo de vehículos.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Analizar diferentes aspectos legales, de responsabilidad y de interacción relacionados con los vehículos de conducción autónoma (acción 6.5.1.1) Número de publicaciones	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ ■ ■	Participar en la iniciativa del Cataluña Living-Lab (acción 6.5.1.2) Número de pruebas realizadas	SCT, otros departamentos de la Generalidad, sector automoción

Tratamiento de datos

El nuevo conocimiento se basará en la creación de sistemas de información combinados, que permitan entrecruzar diversas tipologías de datos y con origen en diferentes fuentes.

Dentro de la información de accidentalidad, el SCT trabajará en analizar y mejorar las bases de datos de accidentes y de movilidad para hacerlas compatibles con otros sistemas y poder obtener una mejor información. Uno de los aspectos clave es analizar diferentes métodos para conseguir la coordenada UTM de los accidentes atendidos por los policías locales (app móviles), y también la actualización y mejora de la base de datos de accidentes reconstruidos.

Se destinarán recursos a la modelización del tráfico y de los accidentes, para conseguir establecer cuáles son los factores o indicadores más influyentes y pronosticar la movilidad mediante un modelo y, de rebote, la accidentalidad.

Se prevé llevar a cabo acciones R+D+I en ámbitos de riesgo detectados y proyectos técnicos de análisis o mejora de la seguridad vial.

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Analizar y mejorar las bases de datos de accidentes y de movilidad a fin de hacerlas compatibles con otros sistemas y poder obtener una mejor información (acción 6.2.1.1)	SCT, DGP, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
■ ■ ■	Implementar los métodos necesarios para conseguir la coordenada geográfica de los accidentes atendidos por las policías de Cataluña (acción 6.2.1.2)	SCT

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Crear la base de datos de accidentes reconstruidos (acción 6.2.1.3)	SCT
■ ■ ■	Incorporar la codificación de maniobras de 3 dígitos en la base de datos de accidentes de tráfico (SIDAT) (acción 6.2.1.4)	SCT
□ ■ ■	Definir y crear una unidad de modelización del tráfico y de accidentes (acción 6.4.1.1) Creación de la unidad	SCT
□ ■ ■	Analizar la incidencia del sistema de puntos en las infracciones cometidas por los conductores (acción 6.5.1.3) Número de trabajos	SCT
■ ■ □	Dar apoyo a la investigación de las adaptaciones requeridas para la mejora de la movilidad y seguridad de la gente mayor (acción 6.5.1.4) Número de líneas de apoyo	SCT
■ ■ □	Llevar a cabo trabajos técnicos piloto de segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades (acción 6.5.1.5) Realización trabajo técnico	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, DGP, policías locales
■ ■ ■	Llevar a cabo proyectos técnicos para el análisis y mejora de la seguridad vial (acción 6.5.1.6)	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Participación en proyectos europeos e internacionales

La colaboración en el ámbito internacional es esencial en la investigación de las mejores prácticas para el futuro.

Uno de los principales proyectos europeos en el que se está colaborando con la Unión Europea y con el Departamento de Salud es la aplicación de la escala MAIS 3+ (Maximum Abbreviated Injury SCORE), para definir el término «herido grave» y homogeneizar este concepto en todos los países de la Unión Europea. Así, se ha llegado a consensuar el concepto «herido grave» en el ámbito europeo como aquella persona que tiene una puntuación MAIS igual o superior a 3.

La puntuación MAIS 3+ se basa en el valor de gravedad más alto que resulta de valorar la gravedad de las lesiones diagnosticadas en diferentes regiones anatómicas en una escala que va de 1 a 6, donde los valores de 3 a 6 son los que se consideren más graves.

El SCT también colaborará con las entidades europeas relacionadas con la seguridad vial (ETSC) y participará en los diferentes proyectos que se lleven a cabo, incrementando así el número de colaboraciones con países o regiones europeas de características similares a las catalanas.

El SCT y el Departamento de Territorio y Sostenibilidad participan en proyectos europeos de evaluación de la red viaria como la EuroRAP (European Road Assessment Programme), y este último colabora también con proyectos impulsados por la organización iRAP (International Road Assessment Programme). Los principales protocolos definidos por estas organizaciones son la *elaboración de mapas de riesgo* (elaborados con datos detallados de accidentes, donde destacan aquellos tramos viarios con índices elevados de accidentalidad con relación al tráfico que soportan) y la *calificación por estrellas* de la red de carreteras a partir de sus características de diseño.

En el ámbito europeo, el SCT también colabora con el proyecto europeo Medtis, cuyo objetivo es impulsar y coordinar los diferentes sistemas inteligentes de transporte (SIT), y con la ETSC (European Transport Safety Council).

Calendario	Acciones e indicadores	Agentes
■ ■ ■	Implantar la codificación MAIS 3+ en el sistema de información de accidentes del SCT (acción 6.5.1.7) Implementación de la codificación	SCT, Departamento de Salud
■ ■ ■	Participar en proyectos europeos e internacionales y aumentar la presencia del SCT en ámbitos internacionales (acción 6.5.1.8) Número de proyectos europeos en los que participa el SCT Número de publicaciones y comunicaciones del SCT en el ámbito internacional	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Acciones del PSV ordenadas por temáticas

Estas acciones a desarrollar tienen un impacto directo sobre una serie de temáticas, ordenadas en función de los principales factores o grupos de riesgo sobre los que trabajan. Se presentan agrupadas según el orden siguiente:

1. Factores de riesgo: alcohol, drogas, psicofármacos, velocidad, distracciones
2. Colectivos vulnerables: peatones, ciclistas, motocicletas, personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducidas
3. Niños y jóvenes
4. Gente mayor
5. Atención a las víctimas de accidente de tráfico
6. Empresas y trabajadores (seguridad vial laboral y formación)
7. Preconductores
8. Conductores reincidentes
9. Combatir la indisciplina vial
10. Seguridad en los vehículos
11. Infraestructuras viarias e información y gestión del tráfico
12. Colaboración entre las administraciones y otras entidades públicas y privadas
 - Universidades y centros de investigación
 - Observatorio de Seguridad Vial
 - Órganos colegiados SCT: CCTSV, CIMSV y grupos de trabajo
 - Administración local: mejora de la seguridad vial urbana
 - Participación en proyectos europeos
13. Marco competencial y herramientas de gestión
 - Marco competencial
 - ISO
 - Indicadores
 - Plan de Seguridad Vial
 - Tratamiento de datos
 - Sensibilización y comunicación

1. Factores de riesgo

Temática	Objetivo	Acción	Código
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Hacer campañas de vigilancia y control sobre consumo de alcohol y drogas	1.1.1.1
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Modificar el marco normativo de los controles preventivos de drogas	1.1.1.2
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Hacer controles aleatorios de alcohol, drogas y psicofármacos	1.1.1.3
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Hacer campañas de sensibilización a la población sobre los efectos en la conducción del consumo de determinados psicofármacos	1.1.1.4
Usuarios vulnerables	1	Estudiar el potencial beneficio de la alcoholemia cero para motociclistas	1.1.1.7
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Estudiar la posibilidad de hacer propuestas legales para aplicar la alcoholemia cero en reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas	1.1.1.8
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Implementar el Alcolock para determinados colectivos	1.1.2.1
Combatir la indisciplina vial	1	Combatir las infracciones detectadas por el uso del móvil durante la conducción	1.2.1.2
Combatir la indisciplina vial	1	Aplicar nuevas tecnologías para mejorar los controles preventivos de seguridad vial	1.2.1.3
Velocidad	1	Evaluar el estado actual del control de la velocidad y establecer el plan de cobertura	1.2.2.1
Velocidad	1	Extender el control de la velocidad media por tramos	1.2.2.2
Velocidad	1	Estudiar las velocidades medias en toda Cataluña para mejorar el análisis de la accidentalidad	1.2.2.3
Velocidad	1	Hacer campañas de vigilancia y control de la seguridad vial respecto a la velocidad excesiva	1.2.2.4

2. Vulnerables

Peatones

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Colaborar con los ayuntamientos para extender zonas de peatones y zonas 30 a los núcleos urbanos	1.3.1.1
Usuarios vulnerables	1	Promocionar los caminos escolares	1.3.1.2
Usuarios vulnerables	1	Promover los cambios infraestructurales necesarios en zona urbana en una sociedad con mayor número de gente mayor	1.3.1.3
Usuarios vulnerables	1	Promocionar la visibilidad de los peatones	1.3.1.4
Usuarios vulnerables	1	Hacer un trabajo técnico de movilidad de usuarios vulnerables no motorizados	1.3.1.5
Usuarios vulnerables	1	Promover medios de convivencia entre ciclistas, automóviles, motocicletas y peatones en el ámbito urbano	1.3.1.7
Colaboración con el mundo local	2	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos de pacificación para mejorar la seguridad vial en el municipio	2.1.2.3
Colaboración con el mundo local	2	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en travesías y en zonas periurbanas del municipio	2.1.2.4
Colaboración con el mundo local	2	Elaborar un nuevo manual-guía para establecer criterios para la redacción de planes locales de seguridad vial y medidas de pacificación del tráfico	2.1.2.5

Ciclistas

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Hacer un trabajo técnico de movilidad de usuarios vulnerables no motorizados	1.3.1.5
Usuarios vulnerables	1	Analizar, definir y hacer el seguimiento del Plan de actuaciones de carreteras compartidas	1.3.1.6
Usuarios vulnerables	1	Promover medios de convivencia entre ciclistas, automóviles, motocicletas y peatones en el ámbito urbano	1.3.1.7
Usuarios vulnerables	1	Promocionar la visibilidad de los ciclistas	1.3.1.8
Usuarios vulnerables	1	Participar en la Mesa de la Bicicleta	1.3.1.9

Motoristas

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Estudiar el potencial beneficio de la alcoholemia cero para motoristas	1.1.1.7
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Estudiar la posibilidad de hacer propuestas legales para aplicar la alcoholemia cero en reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas	1.1.1.8
Usuarios vulnerables	1	Promover medios de convivencia entre ciclistas, automóviles, motocicletas y peatones en el ámbito urbano	1.3.1.7
Usuarios vulnerables	1	Analizar la segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades	1.3.2.1
Usuarios vulnerables	1	Mantener los controles PREMOT	1.3.2.2
Usuarios vulnerables	1	Hacer propuestas y actuaciones de mejora de las infraestructuras viarias para aumentar la seguridad de los motociclistas	1.3.2.3
Usuarios vulnerables	1	Analizar la accidentalidad de motocicletas desde la vertiente de la infraestructura	1.3.2.4
Usuarios vulnerables	1	Investigar los accidentes de tráfico con víctimas por parte de la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas	1.3.2.5
Usuarios vulnerables	1	Revisar la normativa y promocionar elementos de seguridad activa y pasiva de motocicletas	1.3.2.6
Atención a las víctimas post-accidente	1	Estudiar los beneficios de la e-call para motos y promoverlo en el ámbito español y europeo	1.4.2.2
Colaboración con universidades y centros de investigación	6	Desarrollar la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas	6.1.4.1

Personas con discapacidad o con movilidad u orientación reducidas

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Hacer un trabajo técnico de movilidad de usuarios vulnerables no motorizados	1.3.1.5
Usuarios vulnerables	1	Determinar, mediante el Decreto de despliegue de la Ley de accesibilidad, los aspectos y criterios de accesibilidad y seguridad en la vía pública para personas con discapacidad sensorial y física o con dificultades de movilidad	1.3.1.10

3. Niños y jóvenes

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Promocionar los caminos escolares	1.3.1.2
Educación vial	5	Colaborar con el Departamento de Enseñanza para el despliegue de la educación para la movilidad segura	5.1.1.1
Educación vial	5	Educación para una movilidad segura mediante los parques infantiles (bicicletas) dirigidos a alumnos de primaria y mantener la educación sobre conducción segura de ciclomotores y motocicletas	5.1.1.2

4. Gente mayor

Temática	Objetivo	Acción	Código
Usuarios vulnerables	1	Promover los cambios infraestructurales necesarios en zona urbana en una sociedad con mayor número de gente mayor	1.3.1.3
Gente mayor	5	Impulsar las campañas de seguridad vial orientadas a la gente mayor	5.1.3.3
Gente mayor	5	Proponer mejoras en el proceso de renovación de los permisos de conducir	5.3.2.3
Gente mayor	5	Promover un Consejo Sanitario sobre medicamentos y conducción	5.3.2.4
Gente mayor	5	Sensibilizar el entorno de la gente mayor sobre los riesgos en la conducción y estudiar las causas de la accidentalidad	5.3.2.5

5. Atención a las víctimas

Temática	Objetivo	Acción	Código
Atención a las víctimas postaccidente	1	Mejorar el servicio que ofrece el SIAVT y hacer difusión	1.4.1.1
Atención a las víctimas postaccidente	1	Ofrecer atención psicológica a las víctimas de tráfico en caso de accidentes mortales y accidentes con heridos graves donde haya niños menores de 12 años	1.4.1.2
Atención a las víctimas postaccidente	1	Estudiar la aplicación del nuevo baremos de indemnizaciones a víctimas de accidentes de tráfico	1.4.1.3
Atención a las víctimas postaccidente	1	Implementar la e-call	1.4.2.1
Atención a las víctimas postaccidente	1	Estudiar los beneficios de la e-call para motos y promoverlo en el ámbito español y europeo	1.4.2.2

6. Empresas y trabajadores

Temática	Objetivo	Acción	Código
Seguridad vial laboral	3	Dar apoyo a las empresas para elaborar planes de seguridad vial laboral en los planes de prevención de riesgos laborales	3.3.1.1
Seguridad vial laboral	3	Elaborar guías de seguridad vial laboral para trabajadores y empresas	3.3.1.2
Seguridad vial laboral	3	Hacer campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo	3.3.1.3
Seguridad vial laboral	3	Elaborar un estudio sobre los accidentes laborales de tráfico	3.3.1.4
Seguridad vial laboral	3	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para la mejora de la seguridad vial en polígonos industriales	3.3.1.5

Temática	Objetivo	Acción	Código
Formación en seguridad vial laboral	5	Hacer cursos de seguridad vial en el entorno laboral dirigidos a trabajadores de la Administración	5.1.2.2
Formación en seguridad vial laboral	5	Diseñar e impartir cursos de seguridad vial a distancia en el entorno laboral	5.1.2.3
Formación en seguridad vial laboral	5	Diseñar y realizar cursos a distancia de seguridad vial en el entorno laboral	5.1.2.4

7. Preconductores

Temática	Objetivo	Acción	Código
Formación vial	5	Formar a los profesionales: profesores de formación vial y directores de escuelas de conductores	5.3.1.1
Formación vial	5	Facilitar recursos para la mejora de la formación de los conductores	5.3.1.2
Formación vial	5	Evaluar los centros tanto de formación como de reconocimiento de conductores	5.3.1.3
Formación vial	5	Impulsar la aplicación del modelo de cambio de actitudes y factores de riesgo en las autoescuelas con un sello de calidad	5.3.1.4

8. Conductores reincidentes

Temática	Objetivo	Acción	Código
Conductores reincidentes	1	Aplicar nuevas medidas para conductores reincidentes	1.1.1.5
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Estudiar la posibilidad de hacer propuestas legales para aplicar la alcoholemia cero en reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas	1.1.1.8
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Implementar el Alcolock para determinados colectivos	1.1.2.1
Formación vial	5	Formar a los profesionales y testigos que participan en los cursos de reeducación y sensibilización vial del permiso por puntos	5.3.2.1
Formación vial	5	Desarrollar cursos de sensibilización y reeducación vial y evaluar el procedimiento y resultados	5.3.2.2

9. Combatir la indisciplina vial

Temática	Objetivo	Acción	Código
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Hacer campañas de vigilancia y control sobre consumo de alcohol y drogas	1.1.1.1
Alcohol, drogas y psicofármacos	1	Modificar el marco normativo de los controles preventivos de drogas	1.1.1.2
Combatir la indisciplina vial	1	Combatir las infracciones contra la seguridad vial	1.2.1.1
Combatir la indisciplina vial	1	Combatir las infracciones detectadas por el uso del móvil durante la conducción	1.2.1.2
Combatir la indisciplina vial	1	Aplicar nuevas tecnologías para mejorar los controles preventivos de seguridad vial	1.2.1.3
Velocidad	1	Hacer campañas de vigilancia y control de la seguridad vial respecto a la velocidad excesiva	1.2.2.4
Procedimiento sancionador	4	Promover la mejora continua del procedimiento sancionador	4.2.5.1

10. Seguridad en los vehículos

Temática	Objetivo	Acción	Código
Seguridad en los vehículos	4	Promover la instalación de los dispositivos de seguridad activa y pasiva en los vehículos de serie	4.3.1.1
Seguridad en los vehículos	4	Vigilar y controlar el cumplimiento de pasar periódicamente la inspección técnica de vehículos	4.3.2.1
Seguridad en los vehículos	4	Desarrollar soluciones para la medida de óxidos de nitrógeno y micropartículas en las estaciones ITV	4.3.2.2
Seguridad en los vehículos	4	Controlar las emisiones de los vehículos mediante uso de sistemas OBD en la ITV	4.3.2.3

11. Infraestructuras viarias e información y gestión sostenible del tráfico

Temática	Objetivo	Acción	Código
Motocicletas	1	Analizar la segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades	1.3.2.1
Motocicletas	1	Hacer propuestas y actuaciones de mejora de las infraestructuras viarias para aumentar la seguridad de los motociclistas	1.3.2.3
Motocicletas	1	Analizar la accidentalidad de motocicletas desde la vertiente de la infraestructura	1.3.2.4
Infraestructuras viarias	2	Desarrollar las instrucciones y promover evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña	2.3.1.1
Infraestructuras viarias	2	Hacer evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña	2.3.1.2
Infraestructuras viarias	2	Hacer el cálculo del coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se produzcan en la red viaria de Cataluña	2.3.1.3
Infraestructuras viarias	2	Definir y aprobar la Instrucción de balizamiento de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	2.3.1.4
Información vial y gestión del tráfico	2	Renovar integralmente el Centro de Información Vial de Cataluña (CIVICAT)	2.3.2.1
Información vial y gestión del tráfico	2	Instalar un nuevo videomosaico de última generación	2.3.2.2
Información vial y gestión del tráfico	2	Mejorar el Mapa Continuo de Tráfico (MCT) incorporando más información en tiempo real de la red viaria de Cataluña	2.3.2.3
Información vial y gestión del tráfico	2	Mejorar la app Trànsit	2.3.2.4
Información vial y gestión del tráfico	2	Aplicar medidas especiales de circulación, ordenación y regulación del tráfico	2.3.2.5
Información vial y gestión del tráfico	2	Analizar y aplicar soluciones de gestión del tráfico en episodios de contaminación atmosférica, mejorando también la seguridad vial	2.3.2.6
Información vial y gestión del tráfico	2	Implantar el Plan de mantenimiento de los equipos ITS en la red viaria de Cataluña	2.3.2.7
Información vial y gestión del tráfico	2	Mejorar los procedimientos de actuación en casos de accidente grave con afectaciones viarias importantes	2.3.3.1
Infraestructuras viarias	2	Hacer un seguimiento de los TCA	2.3.4.1

Temática	Objetivo	Acción	Código
Infraestructuras viarias	2	Ejecutar el Procedimiento de análisis sistemático de los accidentes graves y mortales de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	2.3.4.2
Infraestructuras viarias	2	Ejecutar el Plan de inspecciones de seguridad vial de la red de carreteras de la Generalidad de Cataluña	2.3.4.3
Infraestructuras viarias	2	Hacer otros estudios en el ámbito de la seguridad vial de la infraestructura	2.3.4.4
Infraestructuras viarias	2	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Explotación de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	2.3.4.5
Infraestructuras viarias	2	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Seguridad vial-visión cero de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	2.3.4.6
Infraestructuras viarias	2	Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Carreteras inteligentes de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	2.3.4.7
Infraestructuras viarias	2	Estudiar la problemática de los accidentes frontales	2.3.4.8
Infraestructuras viarias	2	Estudiar la problemática de accidentes con animales en la vía	2.3.4.9
Información vial y gestión del tráfico	2	Promover el uso del transporte público respecto al transporte privado	2.4.1.1
Información sobre movilidad y tráfico	4	Diseñar un sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria catalana	4.2.4.2

12. Colaboración entre las administraciones y otras entidades públicas y privadas

Temática	Objetivo	Acción	Código
Conductores reincidentes	1	Impulsar modificaciones normativas que permitan intercambiar la información necesaria para reconducir las conductas imprudentes de los infractores reincidentes (administrativos o penales)	1.1.1.6
Peatones	1	Colaborar con los ayuntamientos para extender zonas de peatones y zonas 30 a los núcleos urbanos	1.3.1.1
Peatones	1	Promocionar los caminos escolares	1.3.1.2
Ciclistas	1	Analizar, definir y hacer el seguimiento del Plan de actuaciones de carreteras compartidas	1.3.1.6
Motocicletas	1	Investigar los accidentes de tráfico con víctimas por parte de la Seguridad Vial de Motocicletas	1.3.2.5
Atención a las víctimas post-accidente	1	Estudiar los beneficios de la e-call para motos y promoverlo en el ámbito español y europeo	1.4.2.2
Colaboración con el mundo local	2	Organizar jornadas técnicas sobre seguridad vial urbana	2.1.1.1
Colaboración con el mundo local	2	Colaborar y asesorar a los municipios para mejorar la seguridad vial	2.1.2.1
Colaboración con el mundo local	2	Redactar planes locales de seguridad vial (PLSV) y hacer su seguimiento, la evaluación y la actualización	2.1.2.2
Colaboración con el mundo local	2	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos de pacificación para mejorar la seguridad vial en el municipio	2.1.2.3
Colaboración con el mundo local	2	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en travesías y en zonas periurbanas del municipio	2.1.2.4
Colaboración con el mundo local	2	Elaborar un nuevo manual-guía para establecer criterios para la redacción de planes locales de seguridad vial y medidas de pacificación del tráfico	2.1.2.5

Temática	Objetivo	Acción	Código
Corresponsabilidad de entidades públicas y privadas	3	Impulsar y participar en la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, así como en los grupos de trabajo	3.1.1.1
Corresponsabilidad de entidades públicas y privadas	3	Colaborar con entidades y asociaciones de víctimas en la realización de proyectos relacionados con la seguridad vial	3.2.1.1
Seguridad vial laboral	3	Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para la mejora de la seguridad vial en polígonos industriales	3.3.1.5
Seguridad vial laboral	3	Establecer procedimientos de intercambio de información sobre los accidentes laborales de tráfico	3.3.1.6
Seguridad vial laboral	3	Promover el transporte colectivo de viajeros en el trayecto de ida y vuelta del trabajo	3.3.1.7
Corresponsabilidad de entidades públicas y privadas	3	Desarrollar el Observatorio de Seguridad Vial	3.4.1.1
Colaboración con universidades y centros de investigación	6	Crear másters y especializaciones de seguridad vial	6.1.1.1
Colaboración con universidades y centros de investigación	6	Colaborar con universidades e institutos científicos	6.1.2.1
Colaboración con universidades y centros de investigación	6	Desarrollar la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas	6.1.4.1
Colaboración con universidades y centros de investigación	6	Impulsar la Cátedra de Educación y Formación Vial	6.1.5.1
Participación en proyectos europeos e internacionales	6	Participar en proyectos europeos e internacionales y aumentar la presencia del SCT en ámbitos internacionales	6.5.1.8

13. Marco competencial y herramientas de gestión

Temática	Objetivo	Acción	Código
Conductores reincidentes	1	Impulsar modificaciones normativas que permitan intercambiar la información necesaria para reconducir las conductas imprudentes de los infractores reincidentes (administrativos o penales)	1.1.1.6
Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial	4	Proponer reformas en la legislación vial y en ámbitos legales relacionados con accidentes de tráfico y seguridad vial	4.1.1.1
Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial	4	Implantar la nueva estrategia de seguridad vial en Cataluña	4.1.4.1
Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial	4	Mejorar el sistema de calidad de la ISO 39001 en el Servicio Catalán de Tráfico	4.2.1.1
Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial	4	Liderar, coordinar y difundir el Plan de Seguridad Vial 2017-2019 y definir los objetivos y contenidos generales del PSV 2020-2022	4.2.3.1
Marco competencial y normativo y planificación de la seguridad vial	4	Diseñar un sistema de indicadores de los diferentes planes departamentales en materia de seguridad vial que integre su seguimiento	4.2.3.2
Información sobre movilidad y tráfico	4	Compartir información sobre movilidad y tráfico entre todos los agentes	4.2.4.1
Información sobre movilidad y tráfico	4	Diseñar un sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria catalana	4.2.4.2
Educación vial	5	Promocionar y dar apoyo a las intervenciones de educación para la movilidad segura en el marco de un modelo competencial	5.1.3.1
Educación vial	5	Dar apoyo a los monitores de educación vial de las policías locales y los Mossos d'Esquadra	5.1.3.2

Temática	Objetivo	Acción	Código
Sensibilización y comunicación	5	Hacer campañas de comunicación sobre los factores de riesgo y factores medioambientales	5.2.1.1
Sensibilización y comunicación	5	Hacer campañas de difusión de los consejos de protección civil y de las medidas de autoprotección sobre riesgos naturales dirigidas a los conductores	5.2.1.2
Sensibilización y comunicación	5	Continuar con los servicios interactivos que permiten recoger mensajes de los ciudadanos	5.2.2.1
Sensibilización y comunicación	5	Continuar con la redacción del blog InfoTrànsit	5.2.2.2
Tratamiento de datos	6	Analizar y mejorar las bases de datos de accidentes y de movilidad a fin de hacerlas compatibles con otros sistemas y poder obtener una mejor información	6.2.1.1
Tratamiento de datos	6	Implementar los métodos necesarios para conseguir la coordinada geográfica de los accidentes atendidos por las policías de Cataluña	6.2.1.2
Tratamiento de datos	6	Crear la base de datos de accidentes reconstruidos	6.2.1.3
Tratamiento de datos	6	Incorporar la codificación de maniobras de 3 dígitos en la base de datos de accidentes de tráfico (SIDAT)	6.2.1.4
Tratamiento de datos	6	Definir y crear una unidad de modelización del tráfico y de accidentes	6.4.1.1
Nuevas tecnologías en gestión del tráfico y seguridad vial	6	Analizar diferentes aspectos legales, de responsabilidad y de interacción relacionados con los vehículos de conducción autónoma	6.5.1.1
Nuevas tecnologías en gestión del tráfico y seguridad vial	6	Participar en la iniciativa del Cataluña Living-Lab	6.5.1.2
Tratamiento de datos	6	Analizar la incidencia del sistema de puntos en las infracciones cometidas por los conductores	6.5.1.3
Tratamiento de datos	6	Dar apoyo a la investigación de las adaptaciones requeridas para la mejora de la movilidad y seguridad de la gente mayor	6.5.1.4
Tratamiento de datos	6	Llevar a cabo trabajos técnicos piloto de segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades	6.5.1.5
Tratamiento de datos	6	Llevar a cabo proyectos técnicos para el análisis y mejora de la seguridad vial	6.5.1.6
Participación en proyectos europeos e internacionales	6	Implantar la codificación MAIS 3+ en el sistema de información de accidentes del SCT	6.5.1.7

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
1. Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo	1.1	Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción	1.1.1 Desarrollar acciones preventivas de información y de controles de alcoholemia, drogas y psicofármacos en la conducción 1.1.1.1 Hacer campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas 1.1.1.2 Modificar el marco normativo de los controles preventivos de drogas 1.1.1.3 Hacer controles aleatorios de alcohol, drogas y psicofármacos	SCT, DGP, policías locales SCT, DGP, policías locales SCT, Departamento de Salud, DGP, policías locales, asociaciones de víctimas
			1.1.1.4 Hacer campañas de sensibilización a la población sobre los efectos en la conducción del consumo de determinados psicofármacos	SCT, Departamento de Salud, DGP, policías locales, asociaciones de víctimas
			1.1.1.5 Aplicar nuevas medidas para conductores reincidentes	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Salud
			1.1.1.6 Impulsar modificaciones normativas que permitan intercambiar la información necesaria para reconducir las conductas imprudentes de los infractores reincidentes (administrativos o penales)	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Salud y resto de miembros del GT reincidentes
			1.1.1.7 Estudiar el potencial beneficio de la alcoholemia cero para los motociclistas	SCT, Departamento de Salud
			1.1.1.8 Estudiar la posibilidad de hacer propuestas legales para aplicar la alcoholemia cero en reincidentes, conductores noveles, profesionales y conductores de vehículos de dos ruedas	SCT, Departamento de Salud
	1.2	Vigilancia y control de los comportamientos de riesgo y en especial de la velocidad como principal factor causal de lesividad en los accidentes	1.2.1 Estudiar la posible implantación del Alcolock para determinados colectivos 1.2.1.1 Combatir las infracciones contra la seguridad vial 1.2.1.2 Combatir las infracciones detectadas por el uso del móvil durante la conducción 1.2.1.3 Aplicar nuevas tecnologías para mejorar los controles preventivos de seguridad vial	SCT, Departamento Territorio y Sostenibilidad, Departamento de Salud SCT, DGP, policías locales SCT, DGP, policías locales SCT, DGP
			1.2.2 Plan contra la velocidad excesiva	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, diputaciones, Ministerio de Fomento
			1.2.2.1 Evaluar el estado actual del control de la velocidad y establecer el plan de cobertura	SCT, titulares de la red viaria catalana
			1.2.2.2 Extender el control de la velocidad media por tramos	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			1.2.2.3 Estudiar las velocidades medias en todo Cataluña para mejorar el análisis de la accidentalidad	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			1.2.2.4 Hacer campañas de vigilancia y control de la seguridad vial respecto a la velocidad excesiva	SCT, DGP y policías locales

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
1. Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo	1.3 Protección de los usuarios más vulnerables de la movilidad	1.3.1 Impulsar entornos y actitudes de convivencia y respeto mutuo entre conductores de turismos, vehículos pesados, motoristas, bicicletas y peatones	1.3.1.1 Colaborar con los ayuntamientos para extender zonas de peatones y zonas 30 a los núcleos urbanos	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona
			1.3.1.2 Promocionar los caminos escolares	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona
			1.3.1.3 Promover los cambios infraestructurales necesarios en zona urbana en una sociedad con mayor número de gente mayor	SCT, entidades locales, ayuntamientos, Diputación de Barcelona
			1.3.1.4 Promocionar la visibilidad de los peatones	SCT, entidades locales, asociaciones de víctimas
			1.3.1.5 Hacer un trabajo técnico de movilidad de usuarios vulnerables no motorizados	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, ayuntamientos y entidades locales
			1.3.1.6 Analizar, definir y hacer el seguimiento del Plan de actuaciones de carreteras compartidas	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, otros titulares de las vías interurbanas (diputaciones, Ministerio de Fomento)
			1.3.1.7 Promover medios de convivencia entre ciclistas, automóviles, motocicletas y peatones en el ámbito urbano	SCT, entidades locales, ayuntamientos
			1.3.1.8 Promocionar la visibilidad de los ciclistas	SCT, entidades locales, ayuntamientos
			1.3.1.9 Participar en la Mesa de la Bicicleta	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, organizaciones, federaciones, asociaciones de usuarios, empresas del sector y diversas entidades, tanto públicas como de la sociedad civil, vinculadas al mundo de la bicicleta
			1.3.1.10 Determinar, mediante el Decreto de despliegue de la Ley de accesibilidad, los aspectos y criterios de accesibilidad y seguridad en la vía pública para personas con discapacidad sensorial y física o con dificultades de movilidad	Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
	1.3.2 Mejorar la seguridad de los motoristas		1.3.2.1 Analizar la segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, DGP, policías locales
			1.3.2.2 Mantener los controles PREMOT	SCT, DGP, asociaciones de víctimas
			1.3.2.3 Hacer propuestas y actuaciones de mejora de las infraestructuras viarias para aumentar la seguridad de los motociclistas	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, DGP, Diputación de Barcelona
			1.3.2.4 Analizar la accidentalidad de motocicletas desde la vertiente de la infraestructura	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, DGP, Diputación de Barcelona
			1.3.2.5 Investigar los accidentes de tráfico con víctimas por parte de la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas	SCT
			1.3.2.6 Revisar la normativa y promocionar elementos de seguridad activa y pasiva en motocicletas	SCT, Departamento de Empresa y Conocimiento

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
1. Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo	1.4 Mejora continua de la atención a las víctimas de tráfico	1.4.1 Potenciación del Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico	1.4.1.1 Mejorar el servicio que ofrece el SIAVT y difundirlo	SCT, entidades y asociaciones de víctimas, ayuntamientos, DGP y policías locales
			1.4.1.2 Ofrecer atención psicológica a las víctimas de tráfico en caso de accidentes mortales y también en los accidentes con heridos graves donde haya niños menores de 12 años	SCT, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, Departamento de Salud, DGP, policías locales
			1.4.1.3 Estudiar la aplicación del nuevo baremo de indemnizaciones a víctimas de accidente de tráfico	SCT, asociaciones de víctimas
			1.4.2.1 Implementar la e-call	Departamento de Interior, Departamento de Salud
		1.4.2 Incorporación de las nuevas tecnologías al sistema de atención de emergencias en los accidentes de tráfico		
			1.4.2.2 Estudiar los beneficios de la e-call para motos y promoverlo en el ámbito español y europeo	Departamento de Interior, Departamento de Salud

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
2. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)	2.1 Mejora de la seguridad en los desplazamientos en zona urbana	2.1.1 Crear un foro representativo de seguridad vial que analice la siniestralidad en la red viaria dentro del Observatorio de Seguridad Vial y que facilite el intercambio de mejores prácticas sobre seguridad vial	2.1.1.1 Organizar jornadas técnicas sobre seguridad vial urbana	SCT, entidades locales, policías locales, titulares de las carreteras, asociaciones de víctimas, colegios profesionales, etc.
			2.1.2 Impulsar la redacción, el seguimiento y la evaluación de resultados de los planes locales de seguridad vial en el mundo local a fin de reducir la accidentalidad urbana	SCT, ayuntamientos, policías locales, Diputación de Barcelona
			2.1.2.1 Colaborar y asesorar a los municipios para mejorar la seguridad vial	SCT, ayuntamientos, policías locales, Diputación de Barcelona
			2.1.2.2 Redactar planes locales de seguridad vial (PLSV) y hacer su seguimiento, su evaluación y su actualización	SCT, diputaciones, ayuntamientos
	2.2	2.2.1	2.1.2.3 Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos de pacificación para mejorar la seguridad vial en el municipio	SCT, diputaciones, ayuntamientos
			2.1.2.4 Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en travesías y en zonas periurbanas del municipio	SCT, diputaciones, ayuntamientos, titulares de las vías
			2.1.2.5 Elaborar un nuevo manual-guía para establecer criterios para la redacción de planes locales de seguridad vial y medidas de pacificación del tráfico	SCT, ayuntamientos
			2.3.1.1 Desarrollar las instrucciones y promover evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
	2.3 Conseguir una red viaria más segura y eficiente para los usuarios	2.3.1 Diseño más seguro de las infraestructuras viarias (evaluaciones de impacto de seguridad vial, auditorías de seguridad vial)	2.3.1.2 Realizar evaluaciones de impacto de seguridad vial y auditorías de seguridad vial, según el Decreto 190/2016, de 16 de febrero, de gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			2.3.1.3 Hacer el cálculo del coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se producen en la red viaria de Cataluña	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			2.3.1.4 Definir y aprobar la Instrucción de balizamiento de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad

2. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
2. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)	2.4 Promoción de un cambio en el transporte modal hacia modalidades más sostenibles y seguras (coche eléctrico, transporte público)	2.4.1 Hacer más competitivo el transporte público respecto al transporte privado	2.3.4.5 Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Explotación de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			2.3.4.6 Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Seguridad vial-visión cero de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			2.3.4.7 Implantar los programas incluidos en el eje estratégico Carreteras inteligentes de la red viaria de la Generalidad de Cataluña	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			2.3.4.8 Estudiar la problemática de los accidentes frontales	Departamento de Territorio y Sostenibilidad, SCT, Diputación de Barcelona
			2.3.4.9 Estudiar la problemática de los accidentes con animales en la vía	SCT; Departamento de Territorio y Sostenibilidad; Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; Departamento de la Presidencia, y resto miembros del GT de incidencias con animales en la vía
			2.4.1.1 Promover el uso del transporte público respecto al transporte privado	Ayuntamientos, titulares de las carreteras y travesías (Generalidad de Cataluña, Diputación de Barcelona, Ministerio de Fomento), titulares de los servicios de transporte público (ayuntamientos, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Ministerio de Fomento)

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
3. Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura	3.1	Reorientación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial	3.1.1 Incorporar a la actividad de las comisiones la fijación de los compromisos/objetivos y la responsabilidad de su seguimiento y exigencia de resultados de otras organizaciones públicas y privadas	SCT, miembros de la CCTSV
			3.1.1.1 Impulsar y participar en la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, así como en los grupos de trabajo	
	3.2	Fomento de acuerdos con otras organizaciones (asociaciones) para desarrollar acciones conjuntas que mejoren la seguridad vial	3.2.1 Promover la actividad de las asociaciones de acciones de fomento de la seguridad vial	SCT, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico
			3.2.1.1 Colaborar con entidades y asociaciones de víctimas en la realización de proyectos relacionados con la seguridad vial	
	3.3	Impulso de la responsabilidad vial en la empresa	3.3.1 Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas orientados a la prevención, concienciación e información	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, sindicatos de trabajadores, patronales
			3.3.1.2 Elaborar guías de seguridad vial laboral para trabajadores y empresas	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
			3.3.1.3 Hacer campañas de información y concienciación sobre los riesgos en los desplazamientos de ida y vuelta del trabajo	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, Departamento de Salud
			3.3.1.4 Elaborar un estudio sobre los accidentes laborales de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
			3.3.1.5 Colaborar con los ayuntamientos en la redacción de trabajos técnicos para mejorar la seguridad vial en polígonos industriales	SCT, ayuntamientos
			3.3.1.6 Establecer procedimientos de intercambio de información sobre los accidentes laborales de tráfico	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
			3.3.1.7 Promover el transporte colectivo de viajeros para el desplazamiento de ida y vuelta del trabajo	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
3. Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura	3.4	Promoción de una presencia activa del SCT en el ámbito internacional	3.4.1 Creación del Observatorio de Seguridad Vial a fin de incidir en el ámbito urbano, proyectando las políticas del SCT a escala europea y global y convertirse en un referente en la movilidad segura	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, entidades locales y representantes de diferentes universidades, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico
			3.4.1.1	Desarrollar el Observatorio de Seguridad Vial
4. Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados	4.1	Mejora continua del marco legal de seguridad vial	4.1.1 Mejorar el marco legal de seguridad vial	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, CCTSV y grupos de trabajo
			4.1.4 Creación y puesta en marcha de la Autoridad del Tráfico para implantar la estrategia de seguridad vial en Cataluña	SCT, Departamento de Interior
	4.2	Implantación de mecanismos orientados a alcanzar la excelencia en la gestión	4.2.1 Implantar sistemas de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001	SCT
			4.2.3 Realización de planes de seguridad vial (PSV) con indicadores objetivos y de calidad para la toma de decisiones de seguridad vial	SCT, Departamento de Interior, delegaciones Territoriales del Gobierno
			4.2.3.1	Liderar, coordinar y difundir el Plan de Seguridad Vial 2017-2019 y definir los objetivos y contenidos generales del PSV 2020-2022
			4.2.3.2	Diseñar un sistema de indicadores de los diferentes planes departamentales en materia de seguridad vial que integre su seguimiento
			4.2.4 Información a los usuarios sobre el estado del tráfico	SCT, DGP, policías locales, SEM, administraciones titulares de la red viaria
			4.2.4.1	Compartir información sobre movilidad y tráfico entre todos los agentes
			4.2.4.2	Diseñar un sistema de información sobre la exposición al riesgo en la red viaria catalana
			4.2.5 Optimizar el procedimiento sancionador en materia de tráfico y mejorar su eficiencia	SCT, Departamento de Justicia, Departamento de Interior, policías locales

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
4. Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados	4.3	Promoción de un parque de vehículos seguro	4.3.1 Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos	Departamento de Empresa y Conocimiento, SCT, fabricantes de elementos de seguridad pasiva
	4.3.1	Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos	4.3.1.1 Promover la instalación de los dispositivos de seguridad activa y pasiva en los vehículos de serie	
	4.3.2	Realizar campañas para concienciar a los usuarios sobre la importancia del buen mantenimiento técnico de los vehículos a los efectos de prevención de la seguridad vial	4.3.2.1 Vigilar y controlar el cumplimiento de pasar periódicamente la inspección técnica de vehículos	DGP, policías locales, SCT, Departamento de Empresa y Conocimiento
			4.3.2.2 Desarrollar soluciones para la medida de óxidos de nitrógeno y micropartículas en las estaciones ITV	Departamento de Empresa y Conocimiento
			4.3.2.3 Controlar las emisiones de los vehículos mediante el uso de sistemas OBD en la ITV	Departamento de Empresa y Conocimiento

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
5. Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital	5.1	Despliegue y promoción de un currículum de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de la movilidad	5.1.1 Potenciar la educación para la movilidad segura y otras medidas de prevención del riesgo de tráfico mediante la participación de los centros educativos	SCT, Departamento de Enseñanza
	5.1.1	Potenciar la educación para la movilidad segura y otras medidas de prevención del riesgo de tráfico mediante la participación de los centros educativos	5.1.1.1 Colaborar con el Departamento de Enseñanza para el despliegue de la educación para la movilidad segura	
	5.1.2	Asegurar la formación en seguridad vial como prevención de riesgos laborales in misión e in itinere	5.1.2.1 Hacer cursos de seguridad vial en el entorno laboral dirigidos a trabajadores de la Administración	SCT, DGP, ISPC, Departamento de Gobernación, Escuela de Administración Pública, asociaciones de víctimas
			5.1.2.2 Promover y aportar recursos pedagógicos para la formación en seguridad vial laboral	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
			5.1.2.3 Diseñar e impartir cursos de seguridad vial a distancia en el entorno laboral	SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias
	5.1.3	Impulso de un modelo de valores y competencias de educación para la movilidad segura	5.1.3.1 Promocionar y dar apoyo a las intervenciones de educación para la movilidad segura en el marco de un modelo competencial	SCT, monitores de educación vial, departamentos de la Generalidad, entes locales, fundaciones, asociaciones, empresas, universidades
			5.1.3.2 Dar apoyo a los monitores de educación vial de las policías locales y los Mossos d'Esquadra	SCT, ISPC, monitores de educación vial
			5.1.3.3 Impulsar las campañas de seguridad vial orientadas a la gente mayor	SCT, entidades locales, DGP, policías locales

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes	
5. Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital	5.2	Diseño de estrategias de comunicación que fomentan una cultura de la seguridad vial	5.2.1 Realizar campañas de comunicación sobre factores de riesgo (velocidad, alcohol/drogas y sistemas de seguridad pasiva) en paralelo a las acciones de vigilancia y control 5.2.2 Mantener acciones de sensibilización para generar una opinión favorable a la seguridad vial	5.2.1.1 Hacer campañas de comunicación sobre los factores de riesgo y factores medioambientales 5.2.1.2 Hacer campañas de difusión de los consejos de protección civil y de las medidas de autoprotección sobre riesgos naturales dirigidas a los conductores	SCT, asociaciones de víctimas Departamento de Interior (Dirección General de Protección Civil), SCT
	5.3	Mejora de las competencias de los conductores	5.3.1 Impulso de las medidas para potenciar que los conductores tengan las competencias necesarias para conducir y circular con seguridad 5.3.1.1 Formar a los profesionales: profesores de formación vial y directores de escuelas de conductores 5.3.1.2 Facilitar recursos para la mejora de la formación de los conductores 5.3.1.3 Evaluar los centros tanto de formación como de reconocimiento de conductores 5.3.1.4 Impulsar la aplicación del modelo de cambio de actitudes y factores de riesgo en las autoescuelas con un sello de calidad	SCT SCT, universidades, Federación Autoescuelas Cataluña (FAC), centros de formación del sector SCT, Departamento de Salud, Colegio Oficial de Psicólogos de Cataluña SCT, autoescuelas	
	5.3.2	Creación y desarrollo de procesos para que las personas que presentan factores o conductas de riesgo no provoquen accidentes de tráfico	5.3.2.1 Creación y desarrollo de procesos para que las personas que presentan factores o conductas de riesgo no provoquen accidentes de tráfico 5.3.2.2 Desarrollar cursos de sensibilización y reeducación vial y evaluar su procedimiento y los resultados 5.3.2.3 Proponer mejoras en el proceso de renovación de los permisos de conducir 5.3.2.4 Promover un Consejo Sanitario sobre medicamentos y conducción 5.3.2.5 Sensibilizar el entorno de la gente mayor sobre los riesgos en la conducción y estudiar las causas de la accidentalidad	SCT, Cátedra de Educación y Formación Vial del SCT, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico SCT SCT, Departamento de Salud, DGT SCT, Departamento de Salud, DGT SCT, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias, asociaciones de víctimas	

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
6. R+D+I en la seguridad vial	6.1 Incorporación y promoción del conocimiento externo	6.1.1 Creación de especializaciones académicas	6.1.1.1 Crear másters y especializaciones de seguridad vial	SCT, universidades, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
		6.1.2 Colaboración continuada con universidades e institutos científicos	6.1.2.1 Colaborar con universidades e institutos científicos	SCT, universidades, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
		6.1.4 Creación de una Cátedra de seguridad vial	6.1.4.1 Desarrollar la Cátedra de Seguridad Vial de Motocicletas	SCT, DGP
		6.1.5 Investigación con la Cátedra de Educación y Formación Vial	6.1.5.1 Impulsar la Cátedra de Educación y Formación Vial	SCT, Cátedra de Educación y Formación Vial de la UAB
		6.2.1 Creación de los sistemas de información combinados (accidentes, movilidad, información de sanciones, etc.)	6.2.1.1 Analizar y mejorar las bases de datos de accidentes y de movilidad a fin de hacerlas compatibles con otros sistemas y poder obtener una mejor información	SCT, DGP, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
	6.2 Análisis y toma de decisiones combinadas entre negocios interdependientes	6.2.1 Creación de los sistemas de información combinados (accidentes, movilidad, información de sanciones, etc.)	6.2.1.2 Implementar los métodos necesarios para conseguir la coordenada geográfica de los accidentes atendidos por las policías de Cataluña	SCT
			6.2.1.3 Crear la base de datos de accidentes reconstruidos	SCT
		6.2.1.4 Incorporar la codificación de maniobras de 3 dígitos en la base de datos de accidentes de tráfico (SIDAT)	6.2.1.4 Incorporar la codificación de maniobras de 3 dígitos en la base de datos de accidentes de tráfico (SIDAT)	SCT
			6.4.1.1 Definir y crear una unidad de modelización del tráfico y de accidentes	SCT
	6.4 Proactividad en la realización de actuaciones de prevención basadas en modelización y prognosis	6.4.1 Destinación de recursos para desarrollar conocimiento basado en la modelización		

Objetivo	Línea estratégica	Proyecto tractor	Acciones	Agentes
6. R+D+I en la seguridad vial	6.5 Presencia internacional, lobbying, plan de publicaciones y branding	6.5.1 Desarrollo de diversas acciones orientadas a promocionar las actuaciones de R+D+I impulsadas por el Servicio Catalán de Tráfico	6.5.1.1 Analizar diferentes aspectos legales, de responsabilidad y de interacción relacionados con los vehículos de conducción autónoma	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			6.5.1.2 Participar en la iniciativa del Cataluña Living-Lab	SCT, otros departamentos de la Generalidad, sector automoción
			6.5.1.3 Analizar la incidencia del sistema de puntos en las infracciones cometidas por los conductores	SCT
			6.5.1.4 Dar apoyo a la investigación de las adaptaciones requeridas para la mejora de la movilidad y seguridad de la gente mayor	SCT
			6.5.1.5 Llevar a cabo trabajos técnicos piloto de segregación de motocicletas en los accesos de las grandes ciudades	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, DGP, policías locales
			6.5.1.6 Llevar a cabo proyectos técnicos para el análisis y mejora de la seguridad vial	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad
			6.5.1.7 Implantar la codificación MAIS 3+ en el sistema de información de accidentes del SCT	SCT, Departamento de Salud
			6.5.1.8 Participar en proyectos europeos e internacionales y aumentar la presencia del SCT en ámbitos internacionales	SCT, Departamento de Territorio y Sostenibilidad