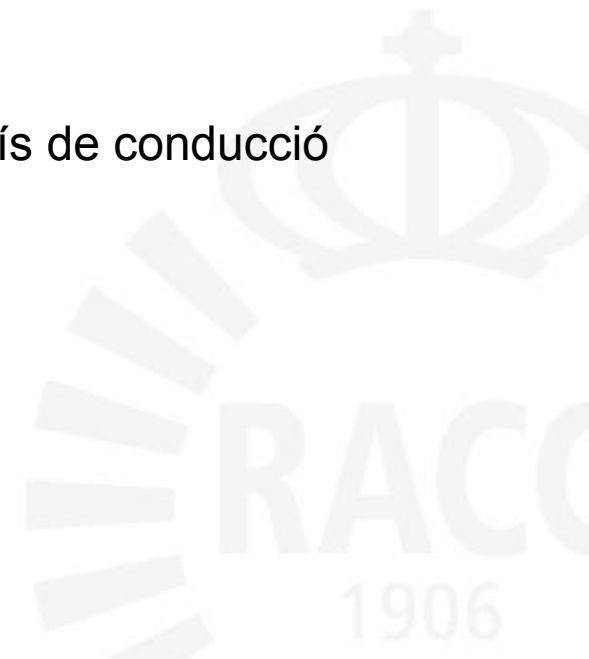


Seguretat viària

20 mesures pel 2020



1. Visió Zero: un enfocament irrenunciable
2. Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica... però amb cares molt diferenciades
3. 20 mesures pel 2020
4. Implantació d'un sistema gradual d'accés al permís de conducció
5. Conclusions



RACC

Visió zero: un enfocament irrenunciable

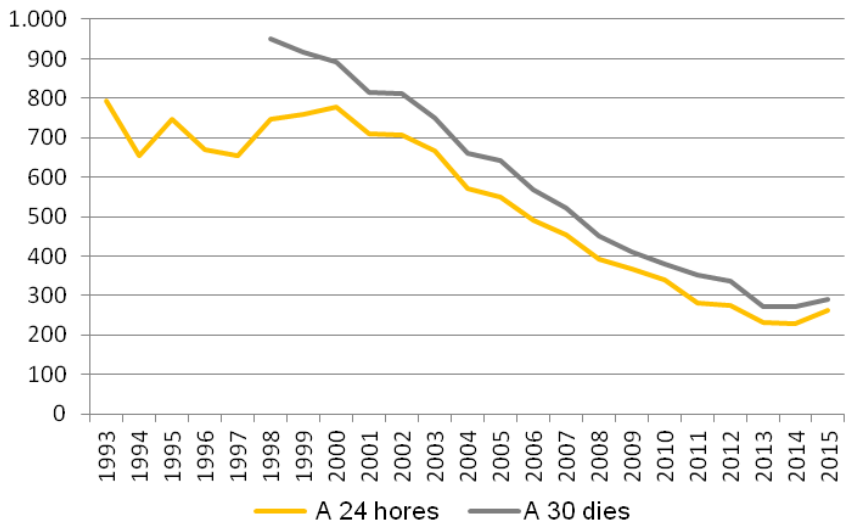


Visió zero: un enfocament irrenunciable

- Pocs països al món han tingut una evolució tan positiva de les seves xifres d'accidentalitat viària com Espanya i Catalunya al llarg dels últims 15 anys.
- És cert, però, que els últims dos anys s'observa un estancament en la reducció de l'accidentalitat i en el 2015 fins i tot un lleuger increment.

En vies urbanes i interurbanes

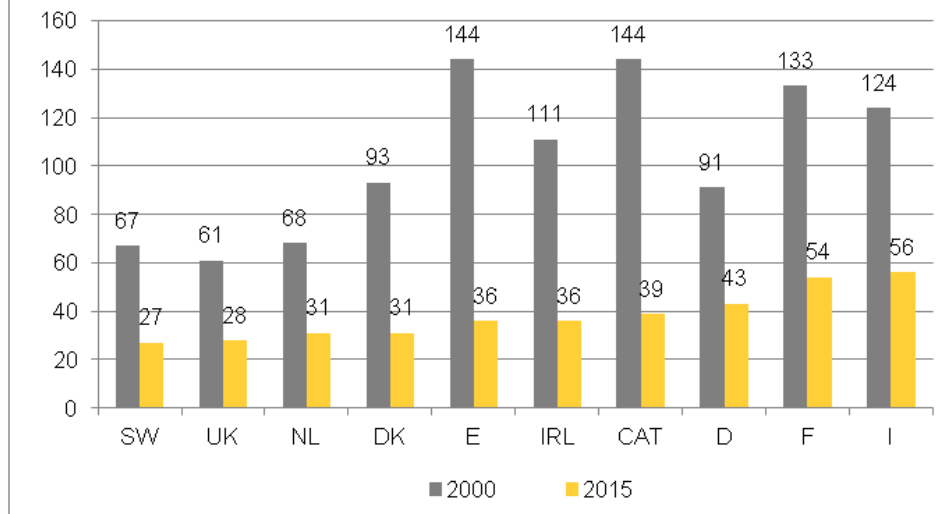
Víctimes mortals en accident de trànsit
Total de morts a 24 hores i 30 dies. Catalunya



Font: SCT*

En vies urbanes i interurbanes

Taxa de mortalitat en accident de trànsit
Morts a 30 dies per milió d'habitants. Catalunya

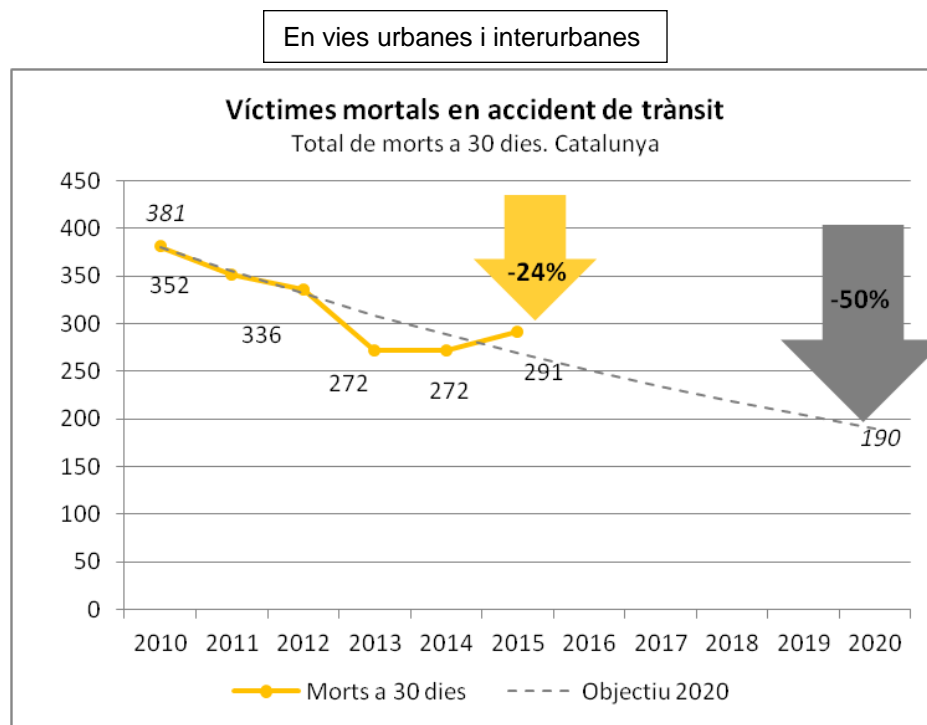


Font: SCT, DGT i Comissió Europea

* En tots el gràfics es tracta d'elaboració pròpia a partir de la font que s'indica.

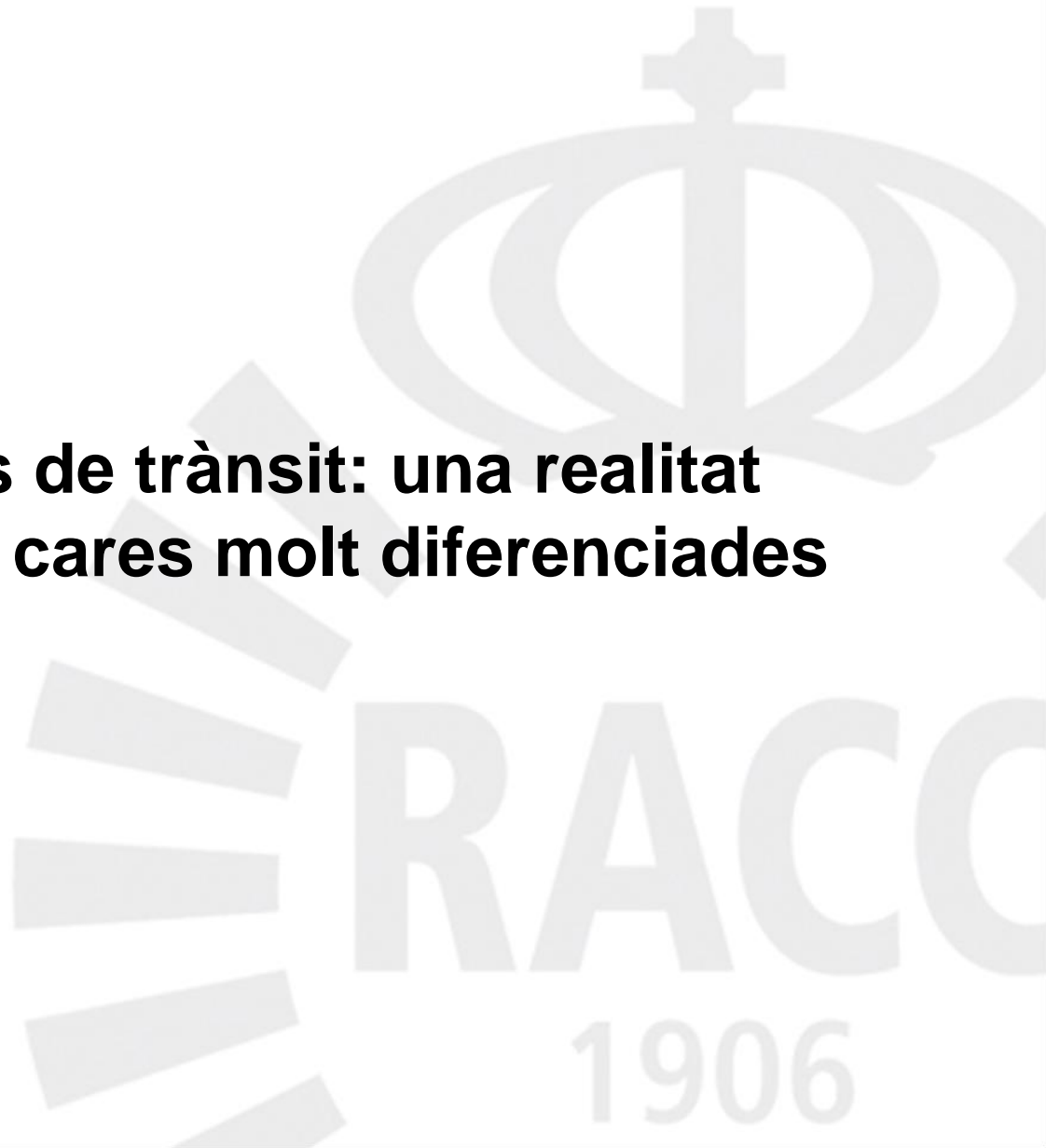
Visió zero: un enfocament irrenunciable

- Amb aquest document, el RACC vol posar sobre la taula de debat 20 mesures noves per ajudar, en primer terme, a assolir l'objectiu que ens marca la Unió Europea pel 2020 i, després, per avançar de forma decidida cap a la visió zero víctimes.
- Són 20 mesures noves que complementen les que ja estan en marxa. Totes elles són mesures d'aplicació relativament senzilla, i que per tant poden tenir un impacte immediat en la millora de la seguretat viària.



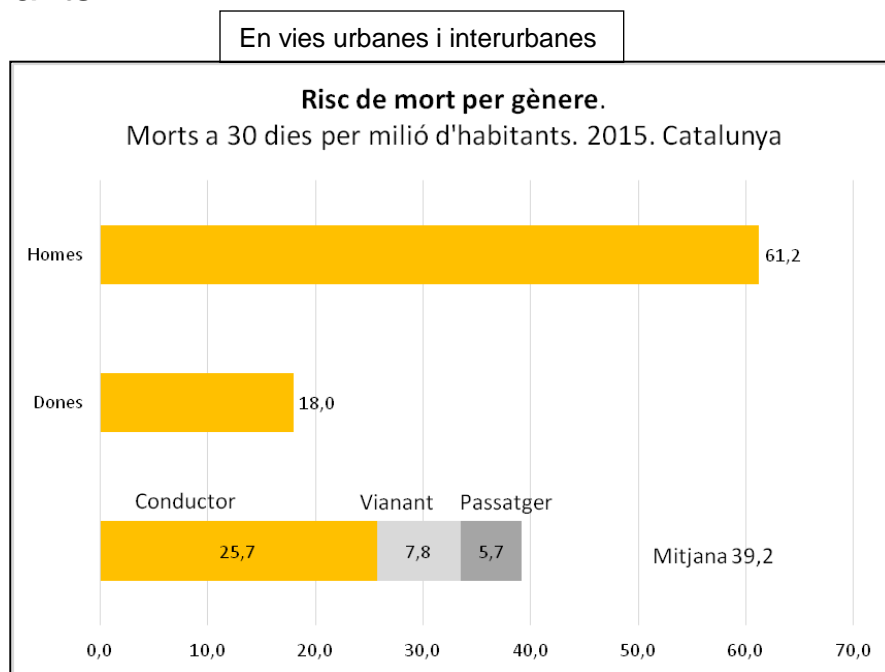
Font: SCT

**Els accidents de trànsit: una realitat
polièdrica amb cares molt diferenciades**



Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica amb cares molt diferenciades

- El risc varia segons les característiques personals, les situacions de trànsit, el tipus de vehicle o de via. Per tant, la identificació dels col·lectius de més risc és un element clau per a l'aplicació de mesures que permetin alleugerir el balanç de sinistralitat.
- Els homes moren més en accident de trànsit que les dones, molt més del que els pertocaria atenent al seu pes en la població. El risc de mort d'un home en accident de trànsit és 3,4 vegades superior al de les dones, considerant conjuntament conductors, passatgers o vianants.

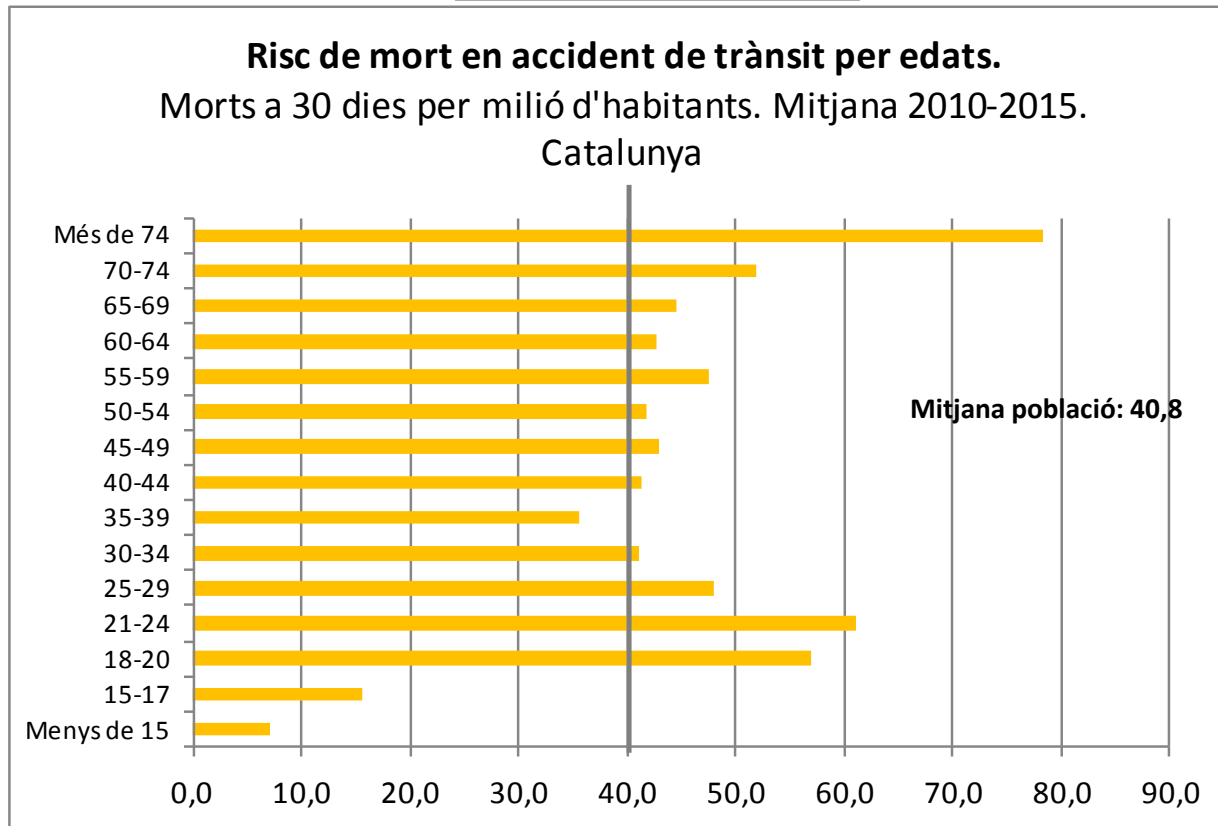


Font: SCT i INE

Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica amb cares molt diferenciades

- El risc de mort en accident, ja sigui com a conductor, passatger o vianant, és particularment elevat entre la gent gran (més com a vianant) i la gent jove (més com a conductor).

En vies urbanes i interurbanes



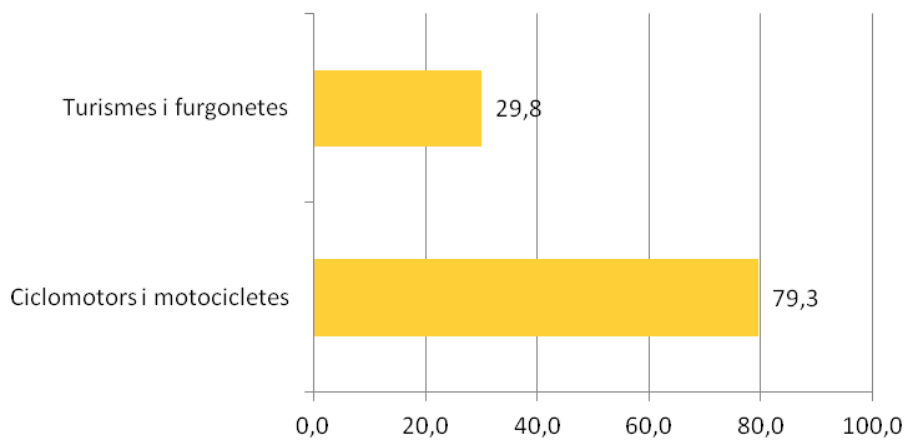
Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica amb cares molt diferenciades

- El mitjà de transport és també molt rellevant. Anar en moto és molt més perillós que anar en cotxe. El risc de moure's en moto o ciclomotor és un 166% superior al de moure's en turisme o furgoneta.
- Els homes tenen un pes molt més elevat que les dones, representen el 95% de les víctimes en accidents de ciclomotors i motocicletes.

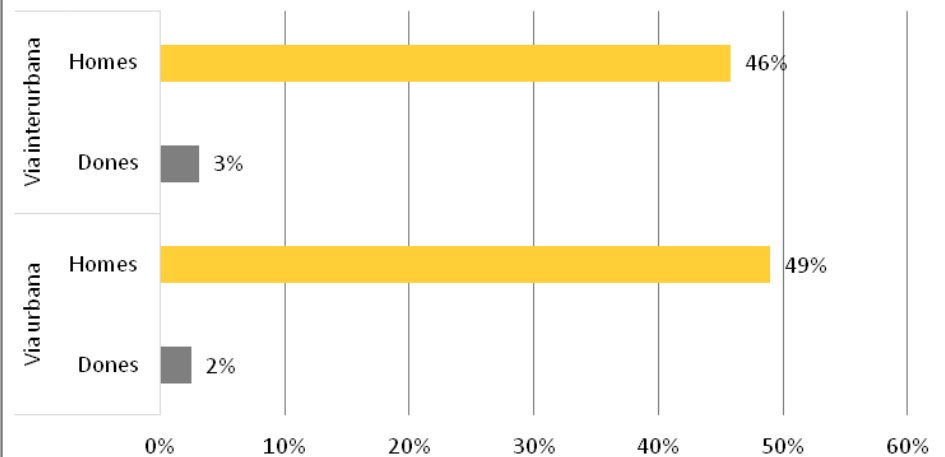
En vies urbanes i interurbanes

En vies urbanes i interurbanes

Risc de mort per tipus de vehicle.
Morts a 30 dies per milió de vehicle. 2015. Catalunya



Víctimes mortals com a conductor de motocicleta i tipus de via
Morts a 30 dies. Mitjana 200-2005. Catalunya



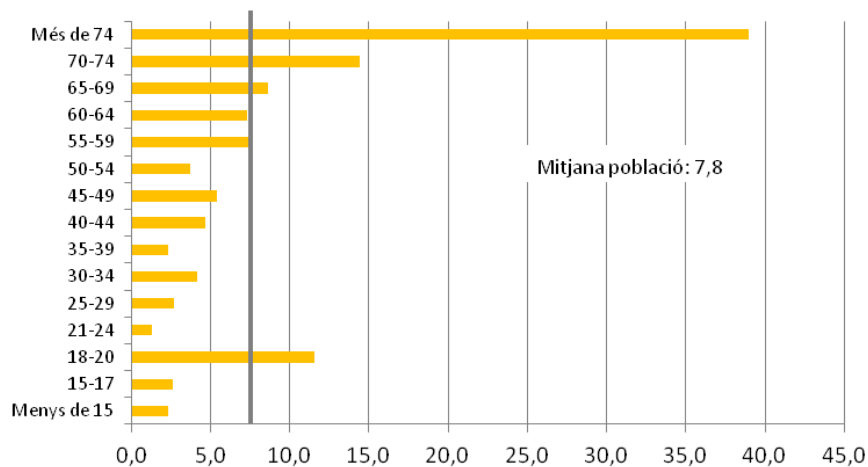
Font: SCT i INE

Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica amb cares molt diferenciades

- Els vianants morts a les vies públiques han disminuït un 9% en els últims anys (2010-2015). Tot i això, s'observa clarament com el risc creix exponencialment amb l'edat.
- La bicicleta està emergint en el panorama de la mobilitat com a vehicle cada vegada més utilitzat. Al conjunt d'Espanya, el 92% dels ciclistes morts eren homes.

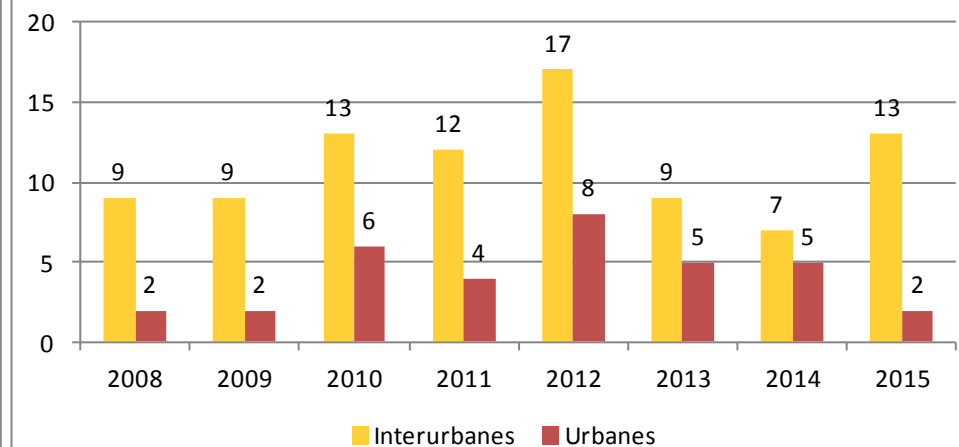
En vies urbanes i interurbanes

Risc de mort en accident de trànsit com a vianant.
Morts a 30 dies per milió d'habitants. Mitjana 2010-2015.
Catalunya



En vies urbanes i interurbanes

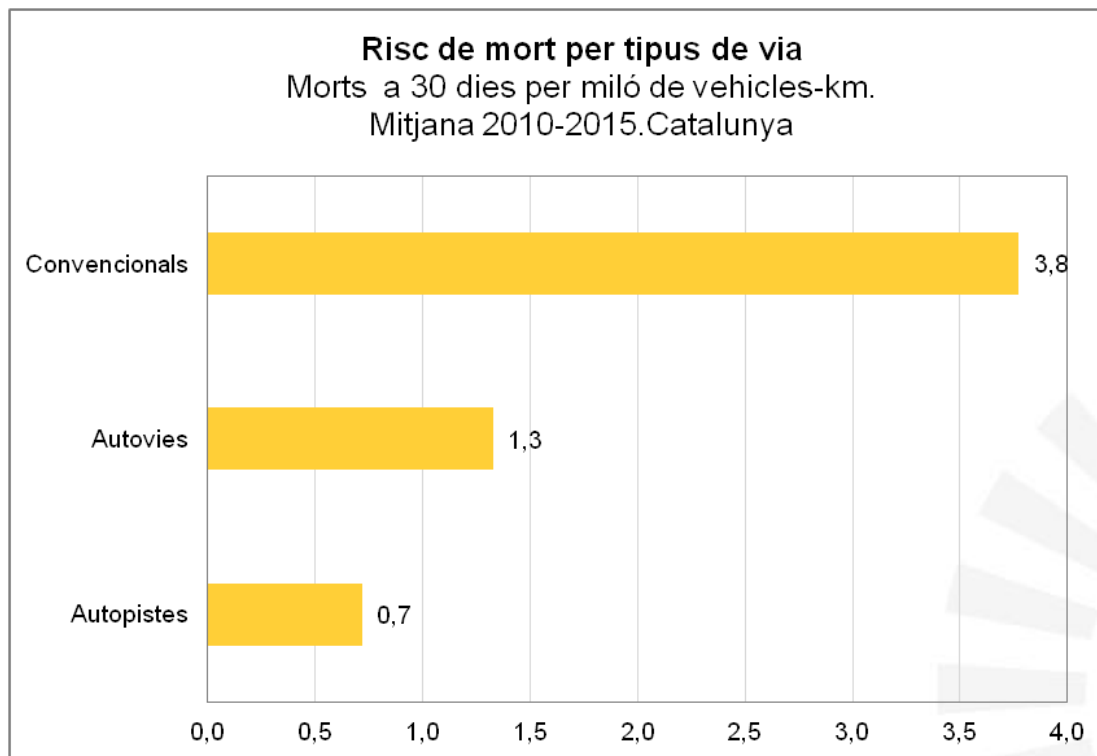
Ciclistes morts per tipus de via
Morts a 30 dies. Catalunya



Font: SCT i INE

Els accidents de trànsit: una realitat polièdrica amb cares molt diferenciades

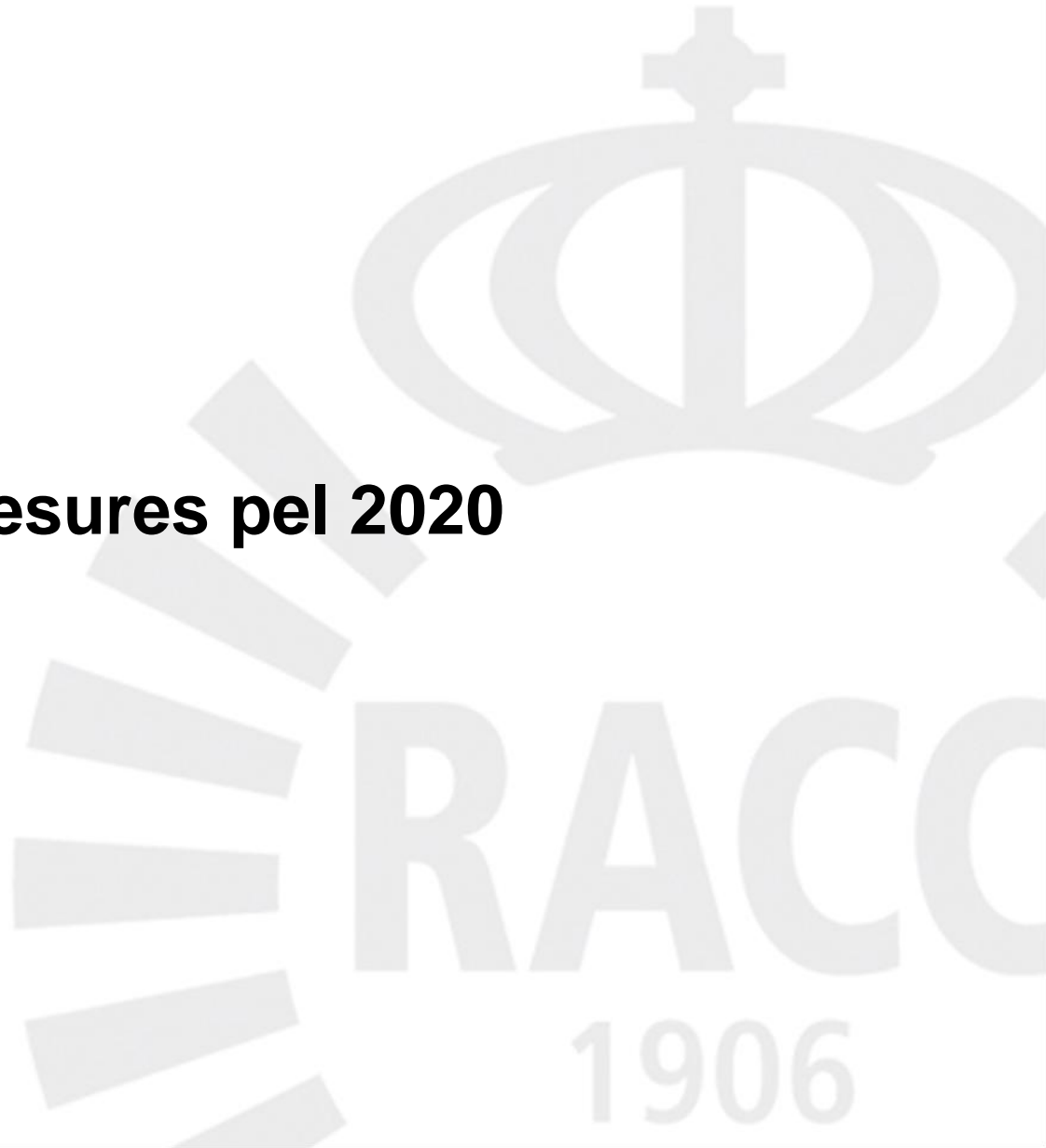
- El risc de mort és més elevat en les carreteres convencionals que en les autopistes o autopistes de peatge, doncs el nombre de morts per vehicle - quilòmetre recorregut en les primeres és quasi 3 vegades més gran que el de les autopistes i més de 5 vegades que el de les autopistes.



Font: Dades EURORAP.

RACC

20 mesures pel 2020





LES PERSONES

Joves

1. Accés gradual al permís de conduir

Implantar un sistema d'accés gradual al permís de conduir: permetent la conducció acompanyada a partir dels 17 anys, establint un sistema de formació progressiva i limitant inicialment les condicions d'utilització del vehicle (limitació en la conducció de nit, limitació del nombre d'ocupants, etc.).

Gent gran

2. Oferir instruments d'autoavaluació i millorar les proves d'aptitud

Trobar un millor equilibri entre autonomia i seguretat en la mobilitat de la gent gran, promovent instruments d'autoavaluació que orientin sobre l'oportunitat de seguir conduint i millorant el rigor de les proves d'aptituds psicocognitives realitzades a les persones majors de 75 anys.

**LES PERSONES****Vianants****3. Campanyes de sensibilització per segments**

Realitzar campanyes de sensibilització massiva adreçades sobretot a vianants homes majors de 75 anys, especialment en ciutat.





LES PERSONES

Ciclistes

4. Carrils bici segregats

Millorar la infraestructura per tal que la mobilitat ciclista sigui segura, optant per carrils segregats amb prou amplada, sempre que sigui possible, i potenciant els carrils bici unidireccionals per reduir el risc d'accident amb altres usuaris de la via.

5. Ús del casc i compliment del codi de circulació

Reforçar els nivells d'exigència en relació amb el compliment del codi de circulació, per tal d'assegurar una bona convivència de la bici amb vianants i vehicles motoritzats, i millorar les exigències de seguretat per als ciclistes, especialment en relació amb l'ús del casc.

6. Assegurança de responsabilitat civil

Establir progressivament un sistema de responsabilitat civil obligatòria, en línia amb altres països europeus



LES PERSONES

Motoristes

7. Bescanvi de multes per formació

Posar en marxa un sistema selectiu de bescanvi parcial de multes per cursos de formació, per tal de millorar l'actitud dels conductors de més risc.

8. Examen a conductors B+3

Implantar una prova d'aptitud de cost reduït per als nous conductors B+3, monitoritzant de forma molt més estreta l'evolució de l'accidentalitat d'aquest col·lectiu.

9. Conscienciació als grups de més risc

Dur a terme campanyes de conscienciació adreçades sobretot a motoristes masculins adults de més de 40 anys que circulen preferentment per carretera.

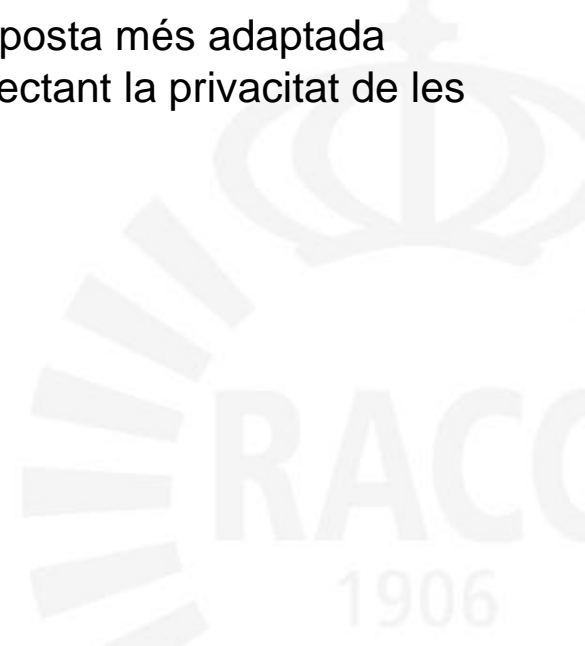


LES PERSONES

Conductors

10. Formació contínua als conductors i més coordinació entre les autoritats

Establir un sistema de formació contínua dels conductors que els ajudi a millorar les seves aptituds i actituds al volant, i també avançar en la millora de la comunicació entre autoritats de trànsit i sanitàries per tal de donar la resposta més adaptada possible a les necessitats dels diferents grups de risc, respectant la privacitat de les seves dades personals.





FACTORS DE RISC

Velocitat

11. Revisió dels límits i la seva senyalització

Procedir a una revisió sistemàtica dels límits de velocitat, revisant-ne (a l'alça i a la baixa) la coherència amb la morfologia de la via i el trànsit que suporta, millorant-ne la senyalització.

Alcohol i drogues

12. Taxa zero d'alcoholèmia

Implantar la taxa 0 d'alcoholèmia per a conductors professionals i durant els dos primers anys de carnet per a conductors novells.

Distraccions

13. Bloqueig del mòbil i certificació d'aplicacions compatibles amb la conducció

Promoure el bloqueig del mòbil durant la conducció i establir un sistema de certificació oficial d'apps compatibles amb la conducció en els vehicles connectats a Internet i els smartphones.



ELS VEHICLES

Parc i tecnologia

14. Eliminació de l'impost de matriculació

Eliminar l'impost de matriculació per tal de fomentar la renovació del parc, centrant la fiscalitat de l'automòbil més en l'ús i menys en la possessió.

15. Sistema de frenada automàtica d'emergència en tots els cotxes nous

Impulsar en l'àmbit de la UE que el sistema de frenada automàtica d'emergència sigui obligatori de sèrie en tots els cotxes nous.

16. ABS obligatori en motos de menys de 125 cc

Fer obligatori l'ABS en motos de menys de 125 cc per tal de millorar la seguretat, tal com ja s'ha fet per a les motos de major cilindrada a partir del 2017.



LES INFRAESTRUCTURES

Nivell de servei

17. Política de manteniment preventiva enlloc de reactiva

Fixar com a objectiu per al 2020 que el 80% del trànsit circuli per vies de 3 estrelles o més, cosa que implica un canvi de paradigma de la política de manteniment, passant d'un enfocament reactiu a un de preventiu.

18. Adequació de les travesseres urbanes

Dur a terme una política sistemàtica de millora de les travesseres urbanes adequant la infraestructura a l'ús funcional de la via, donat que a Catalunya concentren el 20% dels accidents greus i mortals, sent només el 10% de la xarxa



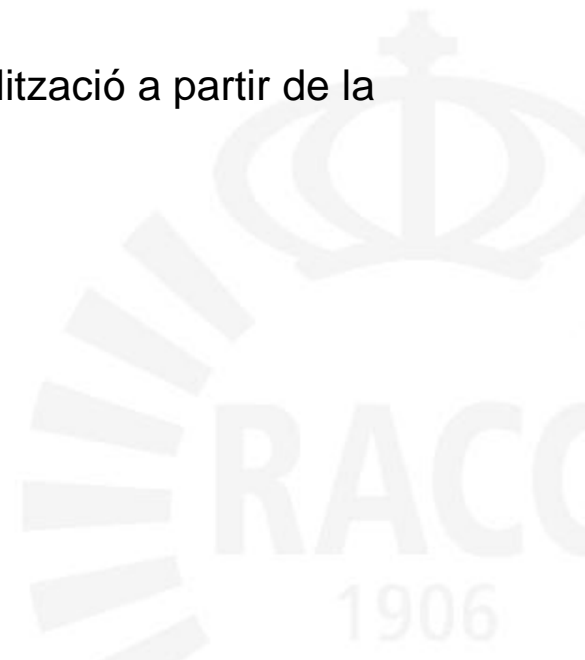
LES INFRAESTRUCTURES

19. Desviacions obligatòries del trànsit pesant

Desviar de forma obligatòria el trànsit pesant des de les carreteres convencionals cap a les autovies i autopistes en aquells trams en què les vies transcorrin en paral·lel.

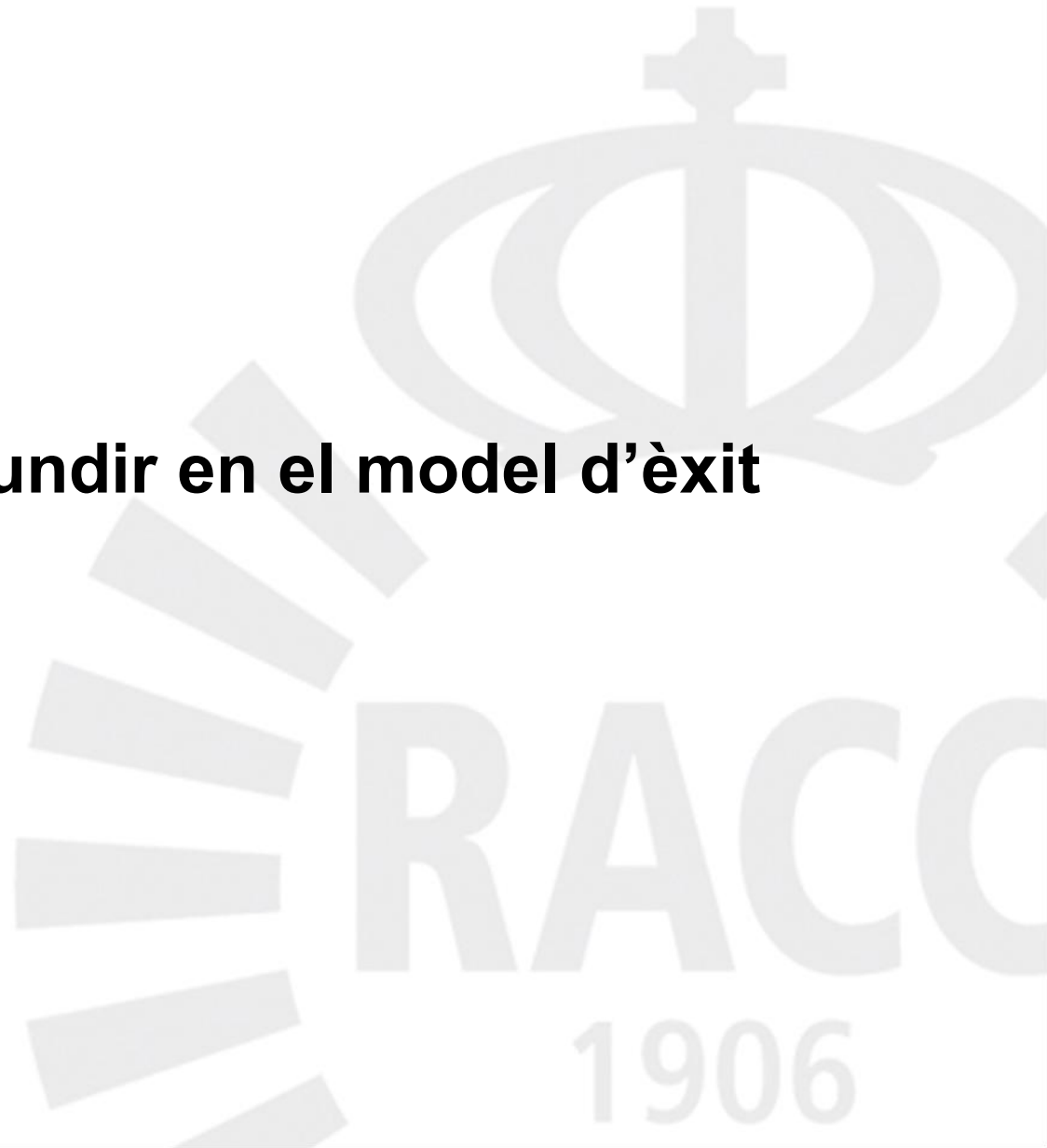
20. Revisió integral de la senyalització

Posar en marxa una política integral i coherent de la senyalització a partir de la realització d'auditories independents d'aquesta.



RACC

Joves, aprofundir en el model d'èxit



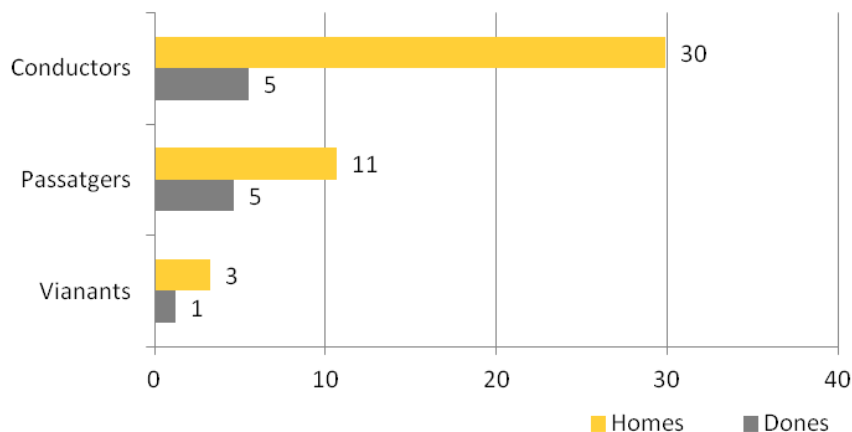
Joves, aprofundir en el model d'èxit

- La reducció de la mortalitat entre els joves ha estat un dels gran èxits de la política de seguretat viària dels darrers anys però el camí a recórrer és encara llarg i complex, en particular en el cas dels homes joves.
- La taxa de risc dels joves és encara massa elevada, especialment si es compara amb la de la resta de la població (32% superior).
- En els joves veiem com el risc dels nois segueix sent superior, sigui com a conductor, vianant o passatger, al de les noies.

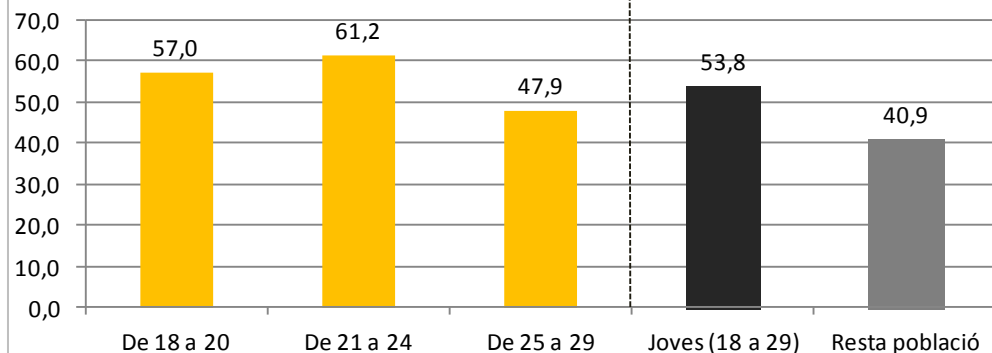
En vies urbanes i interurbanes

En vies urbanes i interurbanes

Morts entre 15 i 29 anys per situació en l'accident.
Morts a 30 dies per gènere. Mitjana 2010-15. Catalunya



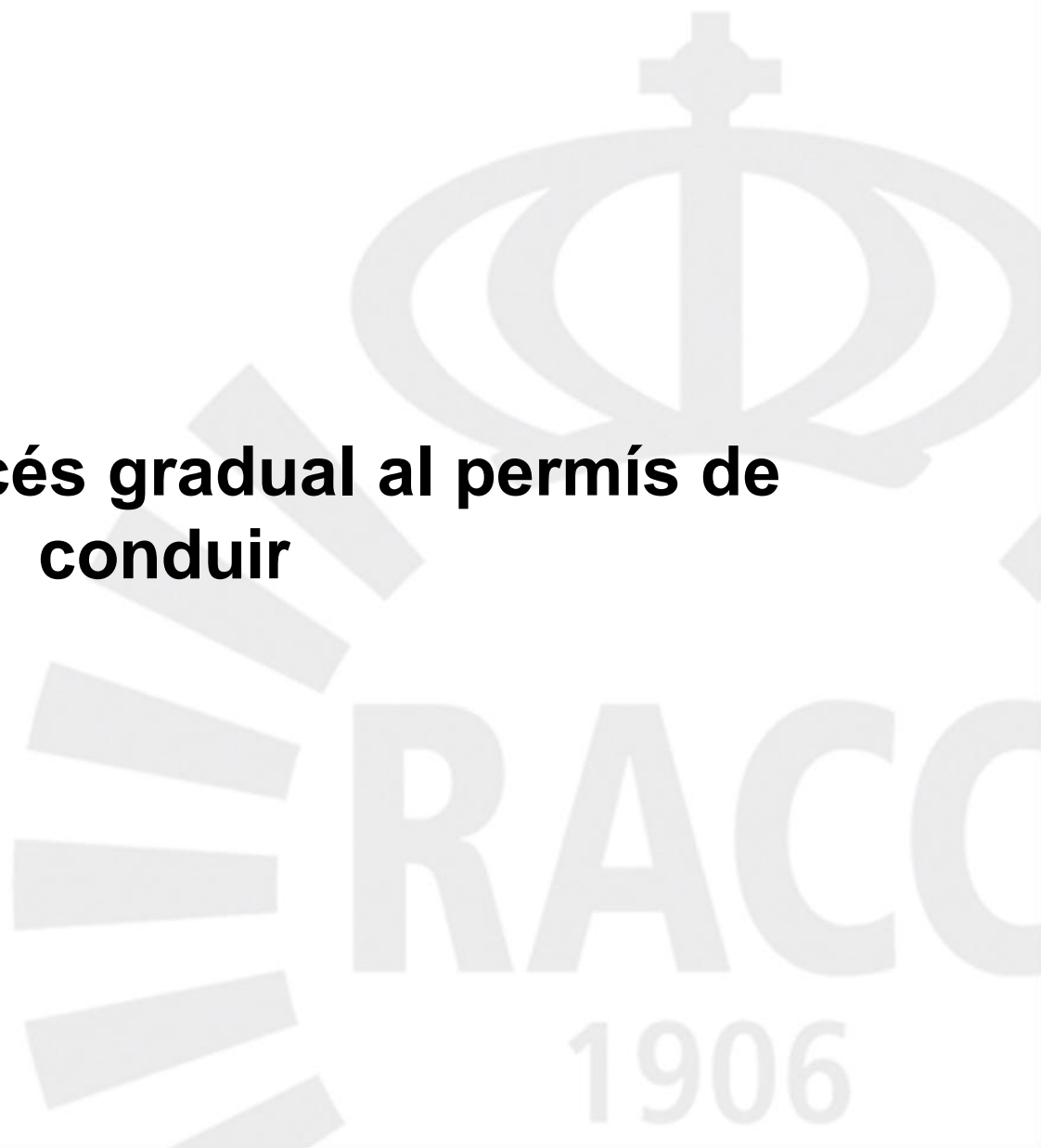
Risc de mort dels joves per edats
Morts a 30 dies per milió d'habitants Mitjana 2010-2015. Catalunya



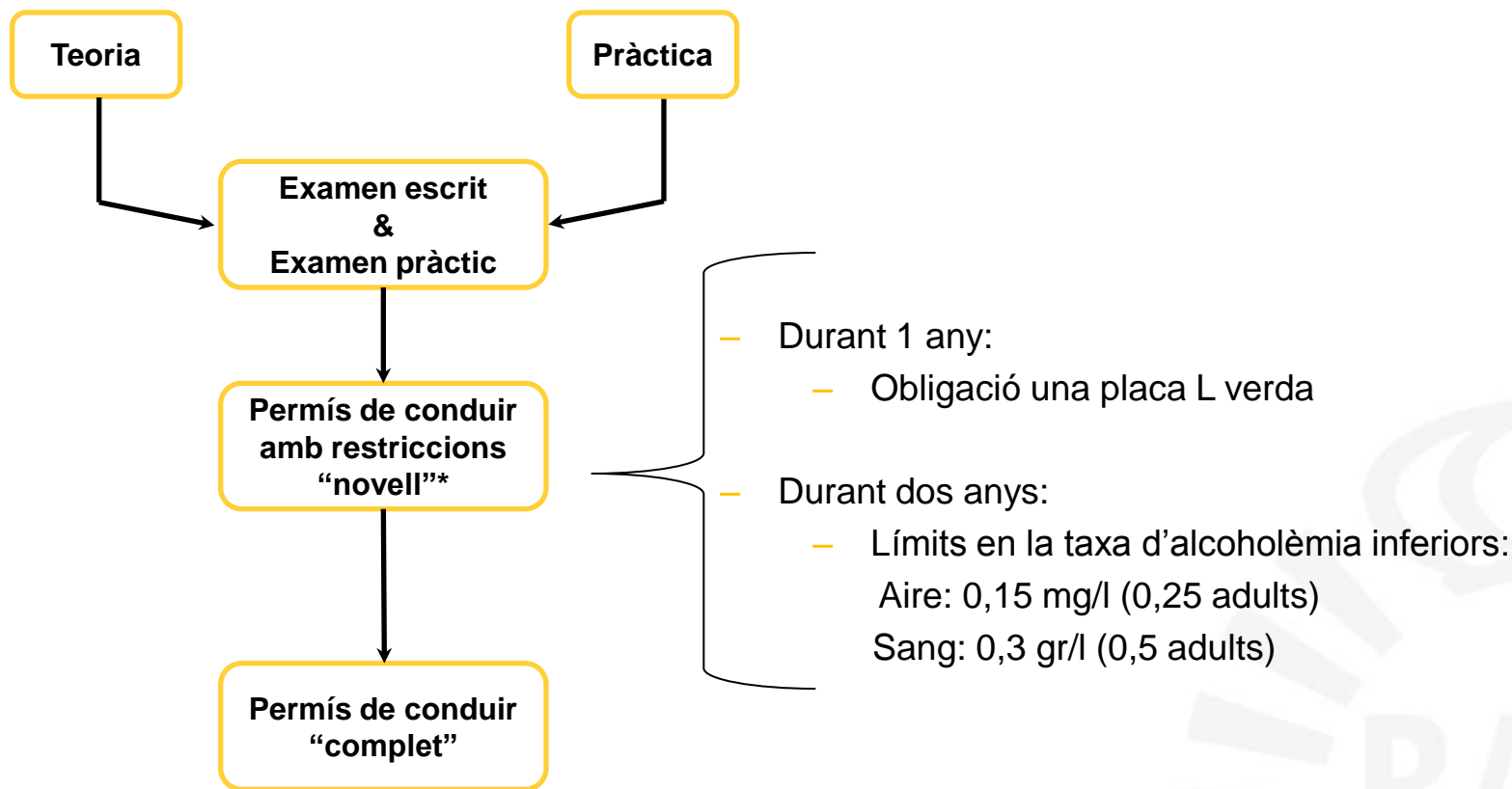
Font: SCT i INE

RACC

**Sistema d'accés gradual al permís de
conduir**



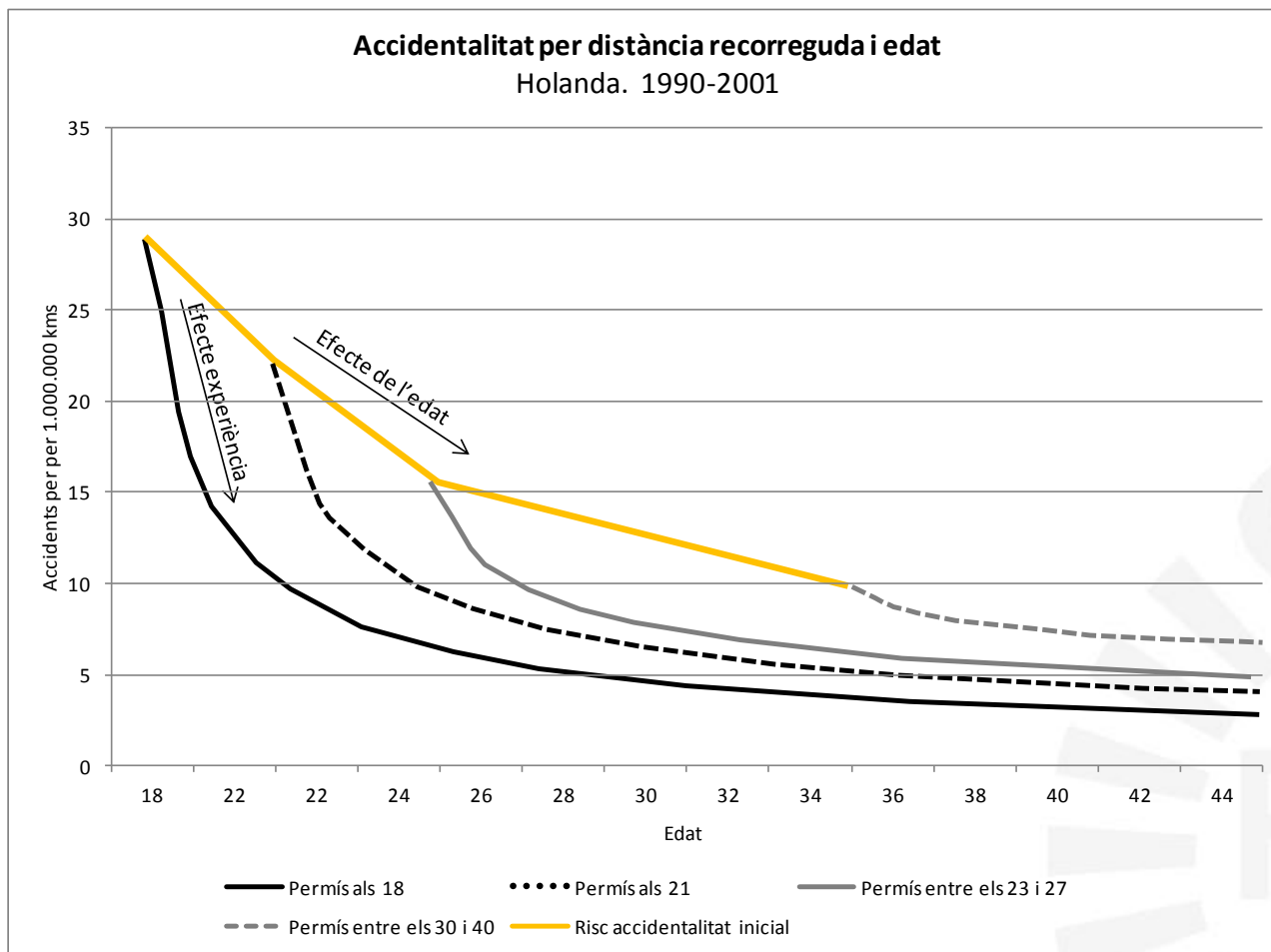
SISTEMA TRADICIONAL



*Aplica al permisos A1, A2 o B

Sistema d'accés gradual al permís de conduir

Hi ha estudis que mostren com l'experiència és el factor més determinant en el descens de l'accidentalitat dels conductors novells, sent aquest factor superior al de l'edat.



Font: SWOW,2015

El RACC proposa implantar un sistema d'accés gradual al permís de conduir a partir dels 17 anys

- El sistema d'accés gradual al permís de conduir té com a objectiu permetre als conductors novells obtenir habilitats de conducció necessàries en condicions de risc més baix abans de passar a les tasques de conducció més difícils, especialment aquells en què la investigació ha identificat que són més propensos a estar involucrats en una col·lisió.



Sistema d'accés gradual al permís de conduir

Es tracta d'una proposta flexible i de relativa àgil implantació.

Un sistema d'accés gradual al permís complet constaria de tres fases, separades per proves i exàmens teòric i pràctic, equivalents als que avui dia es duen a terme.

FASES:

Verificació

- 1 Es permetria la conducció però només si és acompanyat d'un parent - tutor o similar (a partir dels 17 anys).

Prova

- 2 Es permetria la conducció sense acompanyant però amb limitacions tals com prohibició de conducció de nit o limitació en el nombre d'ocupants de la mateixa edat.

Prova

- 3 Un cop obtingut el carnet continuarien aplicant restriccions tals com límit zero en la taxa d'alcoholèmia durant els dos primers anys.

Sistema d'accés gradual al permís de conduir

- Les mesures adoptades en aquest tipus de sistemes solen incloure tots o alguns dels elements que s'enumeren a continuació:

SISTEMA D'ACCÉS GRADUAL AL PERMÍS DE CONDUIR

Etapa permís	Components del sistema d'accés gradual al permís de conduir	Duració aproximada
1 Permís d'aprenent	<ul style="list-style-type: none"> •Mínim nombre d'hores de conducció en carretera supervisades o acompanyades •Obligatorietat d'acompanyament per un conductor experimentat •Omplir un llibre de registre per verificar les hores que s'han passat conduint a la carretera •Obligatorietat de dur placa L vermella 	6 mesos- 2 anys
2 Permís provisional	<ul style="list-style-type: none"> •Restricció del nombre de passatgers d'edats similars •Restricció en la conducció a altes hores de la nit •Restricció en les potències del cotxe •Reducció del límit d'alcoholèmia •Prohibició absoluta de l'ús del mòbil mentre es condueix •Obligatorietat de dur una placa L verda 	6 mesos- 2 anys
3 Permís complet	<ul style="list-style-type: none"> •Possibles límits en primer any de llicència completa, per exemple: <ul style="list-style-type: none"> -Menor nombre de punts de penalització permesa abans de la retirada de llicència -Límits en la taxa d'alcoholèmia inferiors 	6 mesos- 2 anys

Font: RAC (UK) Automòbil Club del Regne Unit

Sistema d'accés gradual al permís de conduir

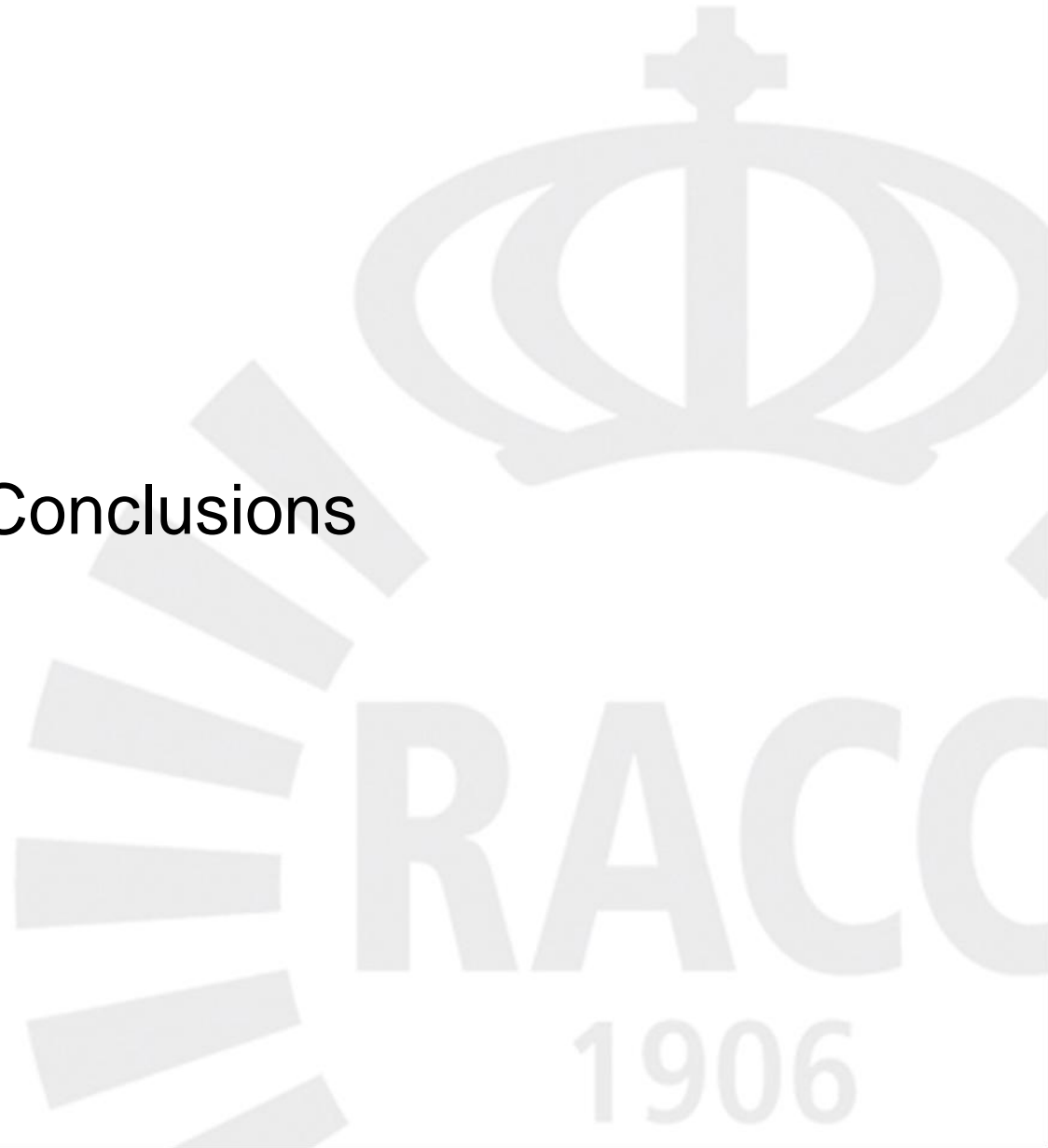
	Obtenció primer permís	Permís d'aprenent / permís de prova	Permís complet
Alemanya	Als 17 anys es pot accedir al primer permís, passant un examen teòric i pràctic .	Fins els 18 anys ha de conduir acompanyat per un adult major de 30 anys, amb experiència de 5 anys i menys de tres punts de punició en el carnet i només dins d'Alemanya . Els acompanyants han de estar registrats i han de respectar la taxa d'alcoholèmia del conductor.	Als 18 anys pot obtenir el permís definitiu, en un màxim de tres mesos , durant aquest període el pot conduir sense acompanyant però sempre dins Alemanya .
Canadà (British Columbia)	A partir dels 16 anys es pot accedir al primer permís passant un examen teòric i una avaluació òptica .	Es divideix en dos fases: Una primera en que pot conduir acompanyat per un familiar o tutor / zero tolerància amb alcohol / prohibició circulació entre les 12 i les 5 am / màxim un passatger a part de l'acompanyant . I una segona (després de 12 mesos i test pràctic) en que pot portar màxim un passatger / qualsevol multa durant aquest període fa retornar a la fase anterior / zero tolerància al alcohol.	Per obtenir el permís complet s'ha de passar un test de conducció en carretera de 50 minuts , després d'un mínim de dos anys en l'anterior fase.
Irlanda	A partir de 15 anys es pot accedir al primer permís passant un examen teòric .	Ha de conduir acompanyat per una persona que tingui almenys 2 anys permís complet / No pot circular en autopistes o autovies / Han de mostrar una placa L .	Després de un mínim de 6 mesos i un màxim de 2 anys amb l'anterior permís pot dur a terme el examen de conducció que li permetrà accedir a la llicència completa
Luxemburg	A partir de 17 anys es pot accedir al primer permís passant un examen teòric .	Ha de fer almenys 16 hores de pràctica amb instructor . A més pot circular - practicar amb un familiar o amic que tingui 6 anys de carnet . No pot circular però entre les 23 i les 6h i fora de la xarxa viària de Luxemburg .	Després d'un mínim de tres mesos i un màxim de 6 mesos amb l'anterior permís pot dur a terme el examen de conducció que li permetrà accedir a la llicència completa . Durant dos anys el conductor encara té restriccions tal com un límit legal d'alcohol és menor .
Suïssa	A partir dels 18 anys es pot accedir al primer permís passant un examen teòric i un examen pràctic .	Durant aquest període ha de circular acompanyat d'algú amb almenys 23 anys i almenys 3 anys de carnet .	Després d'un màxim de 36 mesos amb l'anterior permís pot dur a terme el examen de conducció que li permetrà accedir a la llicència completa .

Font: Diversos*. *Esquematització: Les nomenclatures i els processos varien de país a país.

Sistema d'accés gradual al permís de conduir

- Segons un estudi del RAC (UK), l'Automòbil Club del Regne Unit, un sistema d'accés gradual al permís de conduir, tenint en compte l'eficàcia aconseguida a nivell internacional, incloent només els conductors d'edats compreses entre 17 i 19 anys, podria:
 - Estalviar 4.478 persones accidentades (433 d'ells morts o greument ferits) a Gran Bretanya.
 - Obtenir beneficis socials per valor de 235 milions d '€/any a Gran Bretanya.
- El SWOV (el Institut de Recerca per la Seguretat Viària Holandès) assenyala que els països que han introduït un sistema d'accés gradual al permís de conduir han vist una disminució del 15,5% al 22% en el nombre d'accidents greus amb individus de 16 anys d'edat i entre el 6% i el 9% de 17 anys.
- Tot i que és un tendència molt més estesa a Nord Amèrica, a Europa el següents països ja han introduït un sistema d'accés gradual al permís de conduir: Alemanya, Àustria, Finlàndia, Irlanda, Luxemburg i Suïssa.

Conclusions



- A Catalunya, entre el 2000 i el 2013, es van reduir les morts per accident de trànsit un 70%. Aquesta tendència, però, s'ha vist frenada des del 2013 i posa en risc assolir l'objectiu pel 2020.
- Les mesures que en el seu moment van ser determinants en la reducció de la sinistralitat han deixat de ser suficients per continuar avançant en reducció dels accidents de trànsit.
- És el moment de fer microcirurgia, d'introduir millores en tots i cada un dels factors que intervenen en l'accidentalitat: les persones, els factors de risc, els vehicles i les infraestructures. **El RACC proposa 20 mesures l'aplicació de les quals és factible i viable.**
- Es destaca la proposta d'implantar un sistema d'accés gradual al permís de conduir en tant que permetrà millorar la seguretat d'un determinat col·lectiu, els joves, que presenten unes taxes de risc encara molt elevades (32% superior a la de la resta de la població).