



servei català de

Trànsit

23^è **Fòrum**
Barcelona
de seguretat viària



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior

La Visió Zero: estratègia de seguretat viària integral

Barcelona, 27 de juny de 2017

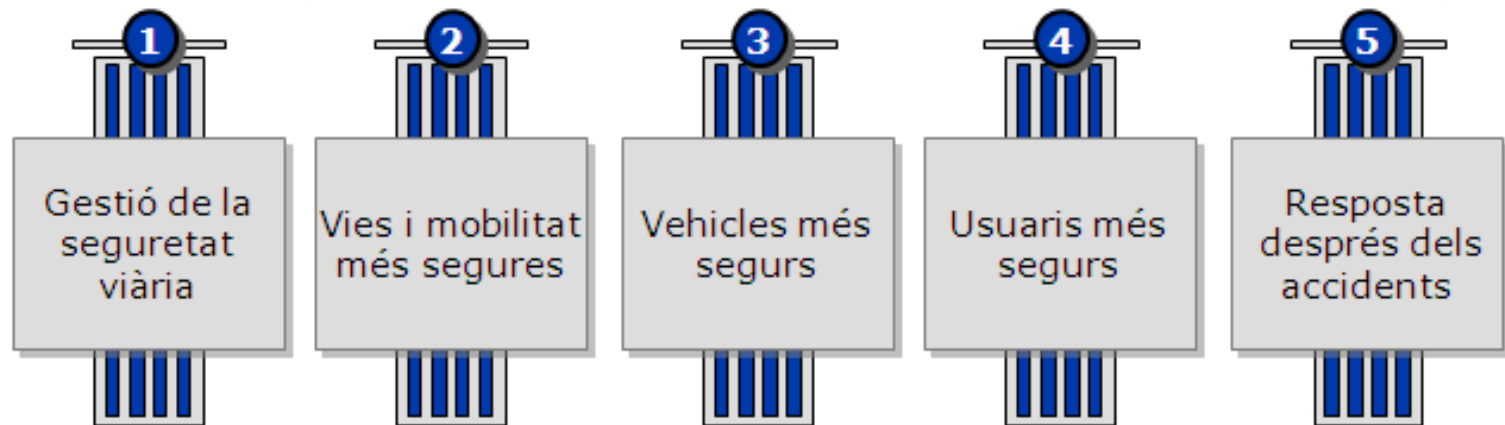
- La Visió Zero va néixer a Suècia el 1994 i va adoptar-la oficialment el 1997 a partir dels treballs de Claes Tigvall i del seu equip de l'**Agència Sueca d'Administració Nacional de Carreteres**
- El principi bàsic que fomenta la visió zero és el de contemplar els accidents d'automòbil com una **epidèmia**
- L'únic Objectiu de seguretat viària és **zero morts** i zero ferits greus amb seqüeles de per vida en l'última dècada del segle XX
- El canvi més important que introdueix la Visió Zero és el concepte de **responsabilitat compartida**, és a dir, que es passa d'un model de seguretat viària que fins aleshores posava èmfasi només en la responsabilitat dels usuaris per ampliar aquesta responsabilitat als dissenyadors del sistema i als usuaris

Els principis estratègics en els quals se sustenta la Visió Zero, segons Whitelegg & Haq (2006), són tres:

1. El sistema de trànsit ha d'adaptar-se a tenir més en compte les necessitats, els errors i la vulnerabilitat dels usuaris de la via
2. El nivell de violència que el cos humà és capaç de tolerar sense resultat mort o greument ferit constitueix el paràmetre fonamental en el disseny del sistema de transport per carretera
3. La velocitat del vehicle és el factor més important en la regulació del trànsit per carretera i ha de ser determinada per les normes tècniques per a les carreteres i els vehicles a fi que no excedeixi el nivell de violència que el cos humà pot tolerar

L'extensió del model suec al món

- OMS
- Banc Mundial
- La Unió Europea especifica en la línia de Nacions Unides el repte del 50% per a la dècada 2000-2010 i l'ha reiterat en el 2011-2020.
- Nacions Unides ha establert el Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2011-2020 instants els països a disminuir en un 50% el nombre de víctimes mortals de trànsit al món per al 2020.



Model de seguretat viària

- Catalunya es refereix a la Visió Zero a partir dels plans de seguretat viària triennals. L'any 2002 en el II Congrés Internacional de Polítiques Europees de Trànsit, Tord Ahlborg, en dóna les claus.
- La Visió Zero es recull en el **Pla de Seguretat Viària 2002-2004**. Així mateix el 2004 en G. Wilde en el III Congrés va fer una ponència sobre el model homeostàtic de la seguretat viària
- **Espanya** parla d'Objectiu Zero i de Sistema Segur a través del Pla Estratègic de Seguretat Viària 2011-2020
- **Catalunya** va signar la Carta Europea per la Seguretat Viària el 2003 i es va afegir al Decenni de la Unió Europea 2010-2020 per la qual vàrem fer una refosa amb un Pla estratègic
- A partir de la Unió Europea, tant en un cas, 2000-2010, com en l'altre, 2010-2020, hem plantejat fil per randa la Visió Zero

La Visió Zero planteja quatre línies d'acció principals:

- Alcohol i drogues
- Velocitat
- Sistemes de seguretat passiva
- Comportaments de risc

Catalunya s'ha centrat en la tríada:

- Alcohol i drogues
- Velocitat
- Sistemes de seguretat passiva

- **I en un model de formació educació en el risc al llarg del cycle vital**

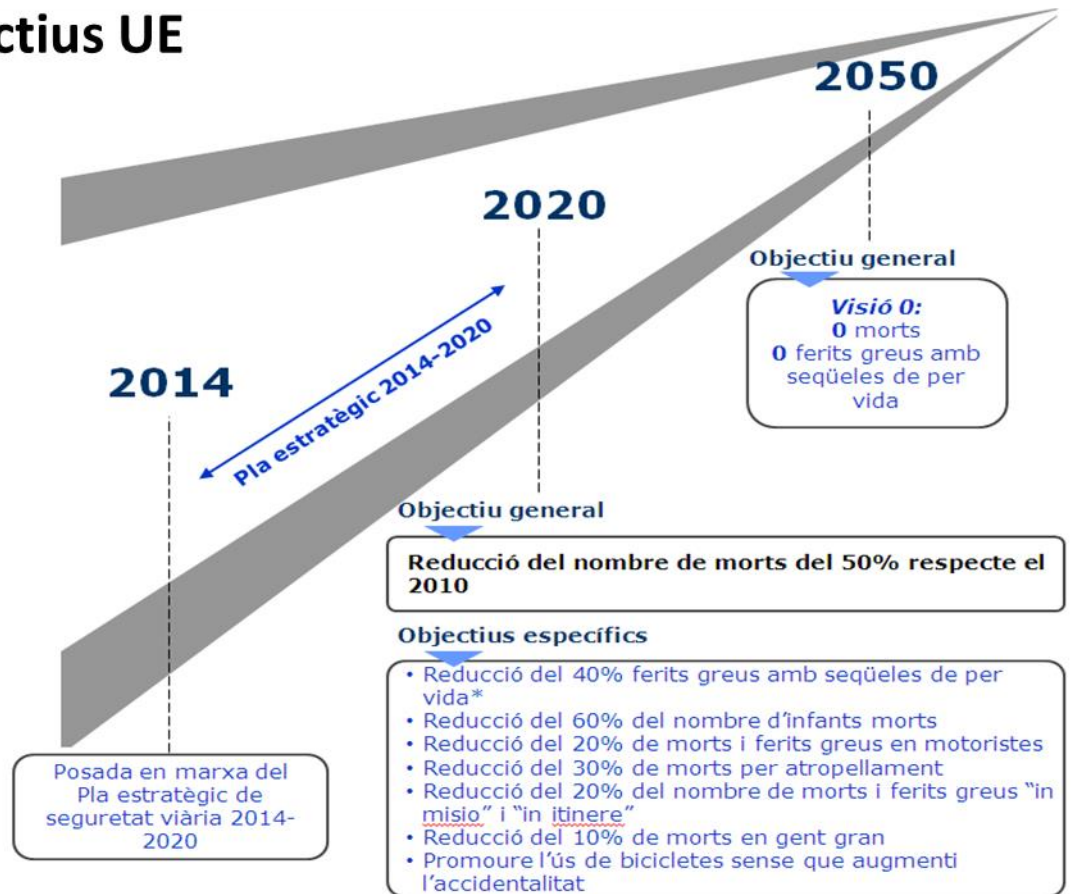
- **Propostes permís per punts**
- **ISO 9001**
- **Càtedra de Formació i Educació Viària**
- **Formació del cicle vital**
- **Pla Integral contra la Velocitat Excessiva (PIVE)**
- **Propostes seguretat embarassades**
- **Guia per l'elaboració de plans locals**
- **Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit (SIAVT)**
- **ISO 39001**
- **Autoescoles de qualitat**
- **Càtedra de Seguretat Viària de Motocicletes**
- **Catalònia Living Lab**

Pla Estratègic de Seguretat Viària 2014-2020 i PSV 2017-2019

	Nombre d'accions
OBJ 1. Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc	37
OBJ 2. Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes)	28
OBJ 3. Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura	10
OBJ 4. Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats	12
OBJ 5. Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital	21
OBJ 6. R+D+i a la seguretat viària	17



Objectius UE



(*) Cal normativa que homogeneïtzi a la Unió Europea la consideració de ferit greu.

23

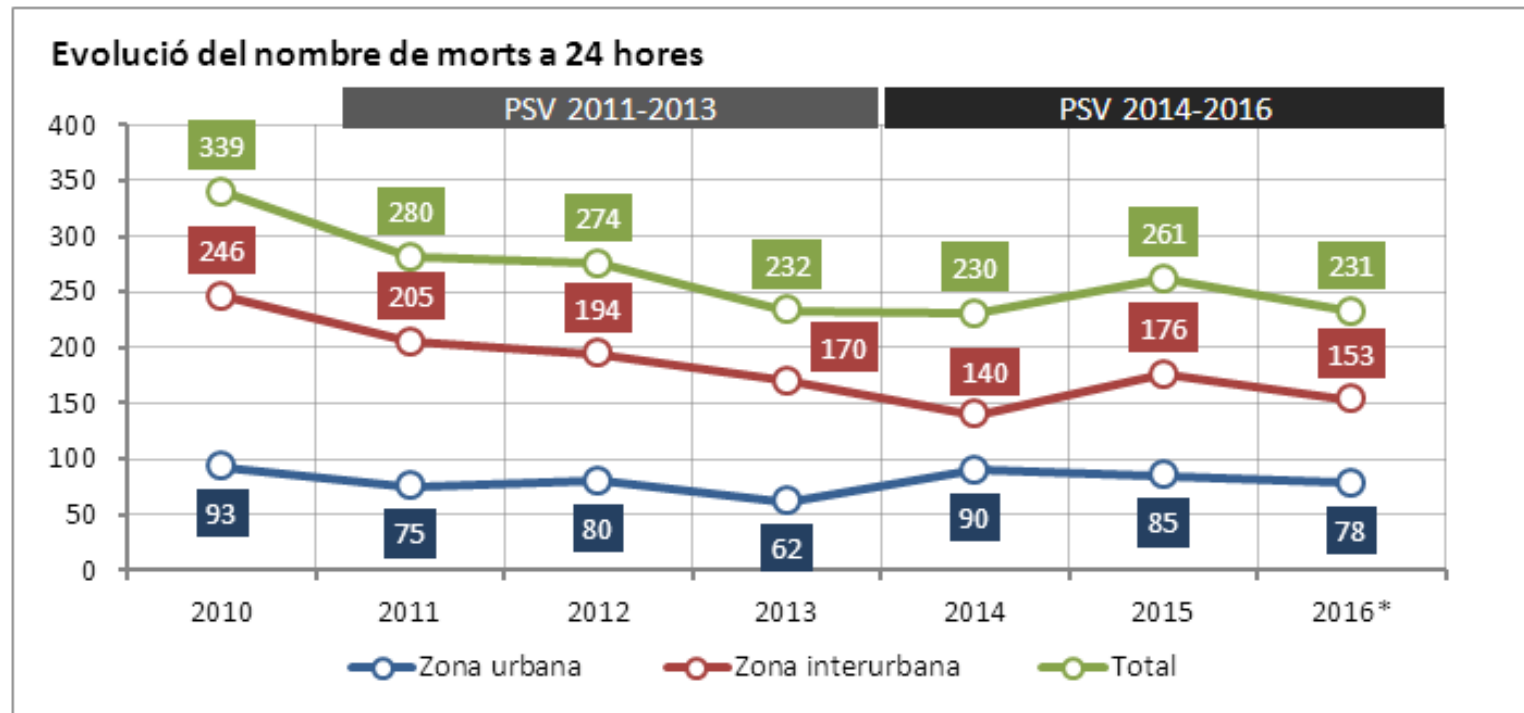
Objectiu: reducció 45% de morts respecte 2010

Temàtiques:

- Factors de risc
- Vulnerables:
 - Vianants
 - Ciclistes
 - Motoristes
 - Persones amb mobilitat reduïda
- Infants i joves
- Gent gran
- Atenció a les víctimes
- Empreses i treballadors
- Pre-conductors
- Conductors / infractors reincidents
- La indisciplina viària
- Seguretat dels vehicles
- Infraestructura viària, informació i gestió sostenible del trànsit
- Col·laboració entre les administracions i altres entitats públiques i privades
- Marc competencial i eines de gestió

Anuari 2016. Víctimes mortals. 24h

El 2016 s'han registrat 231 víctimes mortals (153 en via interurbana i 78 en via urbana). És una **reducció del 31,9% respecte de l'any 2010** (339 morts).



Zona Interurbana

El 2017 s'han registrat 62 víctimes mortals a les carreteres catalanes, fet que confirma la tendència reductora des de 2010

	2010	2015	2016	2017	%Inc 2017.vs.2016
Barcelona	33	26	26	27	3.85
Girona	24	9	14	12	-14.29
Lleida	17	17	12	14	16.67
Tarragona	29	26	24	9	-62.5
sum	103	78	76	62	-18.42

Dades a 22 de juny

Gràcies per la seva atenció

Rafael Olmos
rolmos@gencat.cat

