

Altres disposicions

Decret 128/2022, del 30 de març del 2022

Decret 128/2022, del 30-3-2022, pel qual s'aprova el Pla nacional de la seguretat viària 2021-2030.

Exposició de motius

La Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació, publicada al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra* del 2 de juny del 2021, en la disposició addicional, encomana a Govern que porti a terme abans de la finalització del primer trimestre del 2022, un pla de seguretat viària adaptat al nou Codi de la circulació i a tota la normativa que se'n desprèn.

El pla mundial pel Decenni d'acció per a la seguretat viària, segons la resolució de l'Assemblea General de les Nacions Unides 74/299, preveu aconseguir una mortalitat zero a les carreteres l'any 2050. En aquest sentit i seguint les directrius marcades en l'Acord d'Estocolm del febrer del 2020 per reduir l'accidentabilitat, en el marc de la tercera conferència ministerial mundial sobre seguretat viària, Andorra n'assumeix el compromís amb la redacció del Pla nacional de la seguretat viària. Com no pot ser d'alta manera, l'Agenda 2030 pel desenvolupant sostenible de la organització de les Nacions Unides, en concret "ODS3" (relatiu a la salut i el benestar), també s'ha tingut en consideració en el redactat del "Pla Nacional de la Seguretat viària 2022-2030".

El "Pla Nacional de la Seguretat Viària 2022-2030", té com a objectius, el de salvar vides i conseqüentment reduir el accidents de trànsit i les seves conseqüències, amb aquest esperit les mesures d'acció previstes, han estat consensuades amb el departament de La Policia i amb el col·lectiu format pels Agents de Trànsit Comunal.

Ateses les consideracions esmentades, a proposta del ministre de Territori i Habitatge, el Govern en la sessió del 30 de març del 2022, aprova aquest Decret amb el contingut següent:

Article únic

S'aprova el Pla nacional de la seguretat viària 2021-2030, que entra en vigor l'endemà que es publiqui al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra*.

Cosa que es fa pública per a coneixement general.

Andorra la Vella, 30 de març del 2022

Xavier Espot Zamora
Cap de Govern

Pla Nacional de la Seguretat Viària 2021-2030

Índex

Introducció

Part primera. La seguretat viària a Andorra

1. La seguretat viària a Andorra en l'estat actual
2. Les principals dades de la seguretat viària

Part segona. Objectius a mitjà i llarg termini del Pla Nacional de la Seguretat Viària

1. La millora de la seguretat viària en el context internacional
2. Declaració d'Estocolm del 19-20 de febrer de 2020, en matèria de seguretat viària
 - 2.1. Objectiu 2030
 - 2.2. Objectiu 2050
3. Millors pràctiques en matèria de seguretat viària: una visió del Pla Mundial, Decenni d'acció per a la seguretat viària 2021-2030 elaborat per l'OMS (et Al).
 - 3.1. Mesures recomanades
 - 3.1.1. Transport multimodal i planificació de l'ús del territori
 - 3.1.2. Infraestructura viària segura
 - 3.1.3. Seguretat del vehicle
 - 3.1.4. Ús segur de les vies de trànsit
 - 3.1.5. Resposta després dels accidents
 - 3.2. Requisits de l'aplicació
 - 3.2.1. Finançament
 - 3.2.2. Marcs jurídics
 - 3.2.3. Control de la velocitat
 - 3.2.4. Foment de la capacitat
 - 3.2.5. Necessitat d'assegurar una perspectiva de gènere en la planificació del transport
 - 3.2.6. Adaptació de les tecnologies al sistema de seguretat
 - 3.2.7. Enfocament als països de baixos i mitjans ingressos
 - 3.3. Responsabilitat compartida en la seguretat viària
 - 3.3.1. Actuacions del Govern

3.3.2. Actuacions de les institucions acadèmiques, la societat civil i els joves

3.3.3. Actuació del sector privat

3.3.4. Actuació de les entitats finançadores

3.3.5. Actuació del sistema de les Nacions Unides

3.4. Seguiment i avaluació del progrés efectuat

3.4.1. Mesurament dels progressos fets cap a la consecució de la meta mundial

3.4.2. Vigilància de l'aplicació en els països

Part tercera. Estructura administrativa vinculada a la seguretat viària

1. Estructura actual
2. Implementació de l'estructura
 - 2.1. En l'àmbit de la Taula Nacional de Mobilitat i de la Taula Tècnica
 - 2.2. Creació de la Conferència Nacional de Seguretat Viària
 - 2.3. Ampliació de les funcions del servei de recollida i tractament de dades

Part quarta. Caracterització de l'accidentalitat

1. Tipologies dels accidents
2. Tipus de vehicles implicats
 - 2.1. Per tipus de vehicle
 - 2.2. Ús del vehicle
 - 2.3. País de matriculació
 - 2.4. Estat del vehicle
3. Dades relatives a les persones implicades
 - 3.1. Atenent el conductor
 - 3.2. Atenent les víctimes
4. Criteris de classificació de les víctimes
5. Definició del tipus de via en funció del lloc de l'accident
6. Causa del sinistre
 - 6.1. Causa directa imputable al vianant en cas d'atropellament
 - 6.2. Causa mediata imputable al conductor
7. Altres dades que s'han de consignar en el lloc de l'accident
8. Taules i gràfics que cal obtenir per a l'anàlisi posterior

Part cinquena. Full de ruta per a la implementació del Pla Nacional de Seguretat Viària

1. Introducció
2. Elements que intervenen en un accident
 - 2.1. Els usuaris de la via pública
 - 2.2. La carretera
 - 2.3. El vehicle
3. Primera fase inicial
4. Fase de continuació
 - 4.1. Accions de caràcter educatiu (E)
 - 4.2. Accions de caràcter estratègic (S)
 - 4.3. Accions executives destinades a reforçar el comportament (R)
5. Anàlisi de l'accidentalitat. Metodologia
6. Avaluació de l'estat de les accions i propostes

Part sisena. Conclusions

Introducció

La Llei 12/21 del codi de la circulació, incorpora com a principals novetats la redacció d'un "pla de seguretat viària", l'objectiu del qual ha de ser aplicar polítiques relacionades amb el text de la Llei, per reduir la sinistralitat i consegüentment les víctimes de trànsit.

El Pla Mundial pel Decenni d'Acció per a la seguretat viària, segons resolució de l'Assemblea General de les Nacions Unides 74/299, preveu aconseguir una mortalitat zero a les carreteres l'any 2050.

En aquest sentit i seguint les directrius marcades en l'Acord d'Estocolm del febrer del 2020 per reduir l'accidentabilitat, Andorra n'assumeix el compromís amb la redacció del "Pla Nacional de la Seguretat Viària 2021-2030".

La Taula Nacional de Mobilitat i la Taula Tècnica del Trànsit, han impulsat en els darrers anys, diferents iniciatives encaminades a la millora i la seguretat del trànsit de les nostres carreteres. Algunes de les polítiques aplicades estan recollides de manera particular en aquest document, i atesa l'efectivitat mostrada, es recullen en aquest text.

El medi ambient i la sostenibilitat, també són eixos vertebradors de qualsevol política de seguretat viària. En aquest sentit l'impuls de polítiques de mobilitat sostenibles també ha de ser considerat per a reduir l'accidentabilitat en les nostres carreteres.

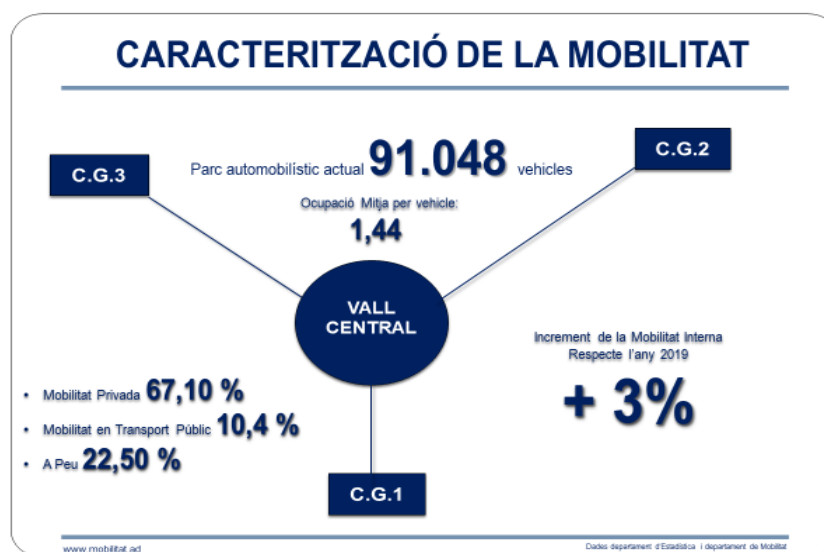
El programa d'educació viària a les escoles, ha esdevingut una eina important alhora d'educar les noves generacions, la sensibilització cap a una mobilitat més segura i responsable ha donat els seus fruits. Avui la franja de població que pateix menys accidents de trànsit és la dels joves d'edats compreses entre 20 anys i 30 anys, fet que demostra l'efectivitat d'aquest programa.

Part primera. La seguretat viària a Andorra

1. La seguretat viària a Andorra en l'estat actual

Segons les dades de l'any 2021, la mobilitat nacional registra més de 250.000 viatges diaris (mitjana de 3,22 viatges per persona). A aquesta mobilitat cal sumar-hi els 68.500 viatges diaris efectuats per no residents (turistes i visitants).

La caracterització de la mobilitat andorrana



Gràfic núm. 1

La caracterització de la mobilitat externa

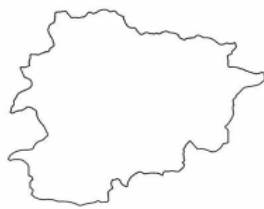


Les dades poblacionals

LA POBLACIÓ ACTUAL d'ANDORRA

✓ Segons les dades del cens de població d'Andorra la població actual registrada supera els **82.000 habitants**.
(Any 2019: 81.748* habitants / Any 2020: 82.887* habitants)

- ✓ **46,87% (38.848* habitants)** de la població registrada resideix a la vall central (parròquies d'Andorra la Vella i Escaldes Engordany)
- ✓ **19,72% (16.349* habitants)** de la població registrada resideix a la vall del nord (parròquies d'Ordino i La Massana)
- ✓ **21,54% (17.848* habitants)** de la població registrada resideix a la vall d'orient (parròquies de Canillo i Encamp)
- ✓ **11,87% (9.842* habitants)** de la població registrada resideix a la vall del sud (parròquia de Sant Julià de Lòria)
- ✓ **1.605 treballadors fronteres -3,57%** respecte l'any 2019



- ❖ Canillo : 6,43% **(+4,41%)**
- ❖ Encamp : 15,11% **(+1,32%)**
- ❖ Ordino : 6,27% **(+1,70%)**
- ❖ La Massana : 13,45 % **(+2,28%)**
- ❖ Andorra la Vella : 28,34 % **(+1,22%)**
- ❖ Sant Julià de Lòria : 11,87% **(+0,76)**
- ❖ Escaldes Engordany : 18,53% **(-0,35%)**

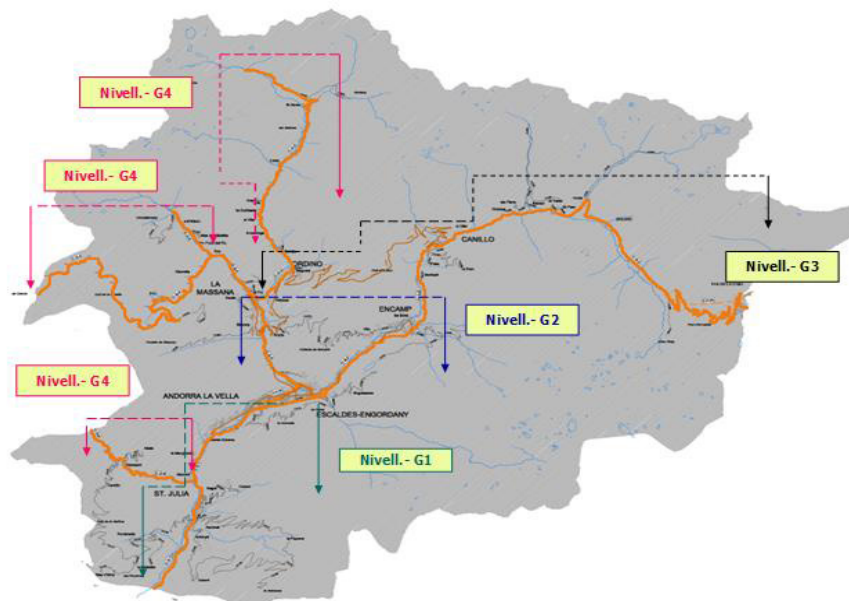
www.mobilitat.ad

(*) dades: Departament d'Estadística

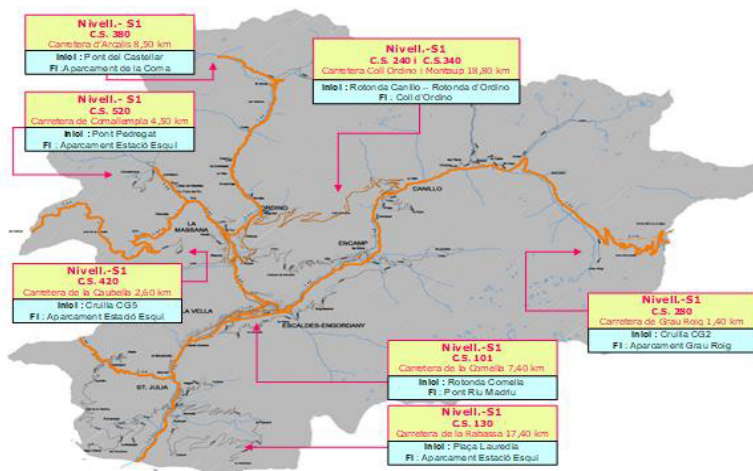
Gràfic núm. 3

Altrament, la xarxa de carreteres d'Andorra es regulada per la Llei 18/2016, del 30 de novembre, de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, que regula, entre altres aspectes, el règim jurídic, la regulació i la gestió de les carreteres, concreta la titularitat i assegura la mobilitat viària, definint les carreteres com a vies de domini públic de caràcter interurbà que permeten circular vehicles i/o vianants d'un indret a un altre.

CLASSIFICACIÓ DE LA XARXA DE CARRETERES GENERALS



Gràfic núm. 4

Carreteres Secundàries amb Nivell de Classificació S1

Gràfic núm. 5

Carreteres Secundàries amb Nivell de Classificació S2

Gràfic núm.6

D'acord amb la classificació anterior, els nivells d'inversió recomanats a càrrec del projecte de pressupost anyal per a l'any 2022, en refecció i manteniment de ferms asfàltics, són els que es detallen en la taula següent:

Nivells d'inversió recomanables en refecció de ferms, any 2022

INVERSIÓ EN REFECCIÓ DE FERMS DE CARRETERES, VIES URBANES I CARRERS					
Nivell de Classificació	Superfície	Cost Rehabilitació	Periodicitat	Previsió Inversió Anyal	Desglossament Inversió
G1	172.690,00	3.745.646,10	7,00	518.070,00	60%
G2	126.000,00	2.732.940,00	10,00	264.600,00	
G3	283.500,00	6.149.115,00	12,00	496.125,00	
G4	991.690,00	21.509.756,10	15,00	1.388.366,00	
S1	424.200,00	8.908.200,00	17,00	524.011,76	40%
S2	1.254.405,00	26.342.505,00	20,00	1.317.125,25	
TOTAL	3.252.485,00	69.388.162,20	**	4.508.298,01	
NOTA: El nivell de classificació inclou les vies urbanes i els carrers					
S'ha estimat un cost promig de refecció de ferm de 21 €/m ²					

Taula núm. 1

En el marc del comportament dels usuaris de les vies públiques, s'han efectuat campanyes de sensibilització als diferents usuaris d'aquestes.

En especial, per la seva focalització a un dels sectors més vulnerables com són els nostres infants, fem esment del "Programa d'Educació Viària Escolar" que s'ha consolidat des de l'any 2000 i que gairebé ha acollit més de 100.000 alumnes dels diferents sistemes escolars.

Aquest programa s'ha mostrat altament eficaç a l'hora de reduir l'accidentabilitat entre els més joves, estadísticament la reducció dels accidents de trànsit s'ha mostrat entre els menors de 30 anys.

El programa està basat en:

- La seguretat viària i la prevenció d'accidents.
- El foment d'actituds cíviques en la via pública i en el transport escolar.
- Els hàbits de mobilitat positius per al medi ambient i la salut.
- El foment de la mobilitat sostenible.

En el desplegament d'aquest programa hi intervenen els ministeris encarregats de les matèries següents:

- Educació
- Mobilitat
- Transport
- Policia

Així mateix, i com a part activa, també hi intervenen les administracions comunals, a través dels respectius serveis de circulació.

Paral·lelament, en els darrers temps s'han fet campanyes de sensibilització més enfocades als conductors de vehicles, i al respecte degut als altres usuaris de les vies públiques, entre les quals podem esmentar:

- *Andorra Territori Ciclista*

Campanya sobre la seguretat per les persones que practiquen el ciclisme a les carreteres per tal de prevenir i evitar accidents. Amb aquesta campanya es vol fomentar el respecte i la convivència entre

tots els usuaris de la via pública. Es va iniciar al 2018, i al 2021 es va registrar com a marca. Per a l'any 2022 el missatge serà: *Andorra Territori Ciclista, un país per pedalar.*

- *Afluixa*

Campanya iniciada a la tardor del 2018 i dirigida a reduir els accidents de trànsit causats per una velocitat excessiva i/o inadequada. Per a la difusió de la campanya es van utilitzar les xarxes socials i les webs.

- *Missió Zero Accidents*

Campanya integral (2019-2022) amb la voluntat d'influir sobre determinades actituds concretes dels conductors de vehicles a motor, impulsada per l'Automòbil Club d'Andorra amb la col·laboració del Govern:

- *Edgar Consells i Raül Consells*; 10 + 10 càpsules sobre la seguretat al volant adreçades als menors de 35 anys, mitjançant les xarxes socials, aplicacions informàtiques, web i Andorra Televisió.

- *Espot d'impacte, sobre els perills del consum d'alcohol* per part dels conductors per a tots els usuaris de la via pública.

- *Volem que tornis*, amb l'objectiu de conscienciar els conductors d'extremar les precaucions durant els seus desplaçaments.

- *Aquest estiu, aixeca el peu*: campanya de l'estiu del 2021, dirigida a reduir els accidents de trànsit causats per una velocitat excessiva i/o inadequada.

Per a l'any 2022, actualment s'està actualment redactant la base del conveni de col·laboració del Govern i l'Automòbil Club d'Andorra per reeditar la col·laboració en matèria de seguretat viària.

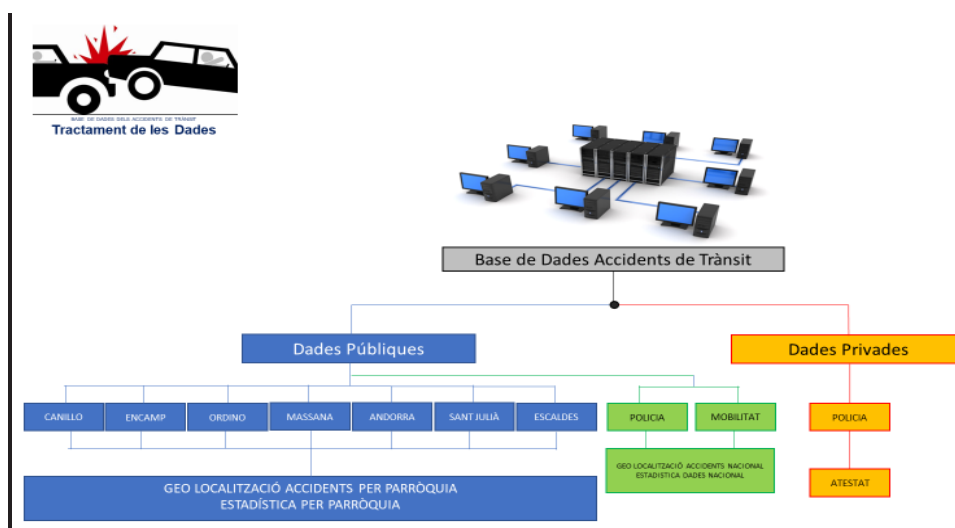
2. Les principals dades de la seguretat viària

Un accident de trànsit és un esdeveniment inesperat de resultats no desitjats que compleix, simultàniament, els requisits següents:

- És un fet fortuït, en el qual no hi ha intencionalitat.
- Sempre es produeix en una de les vies o en un dels terrenys objecte de la legislació sobre el trànsit i és conseqüència directa atribuïble al trànsit rodat.
- Hi ha implicat com a mínim un vehicle.

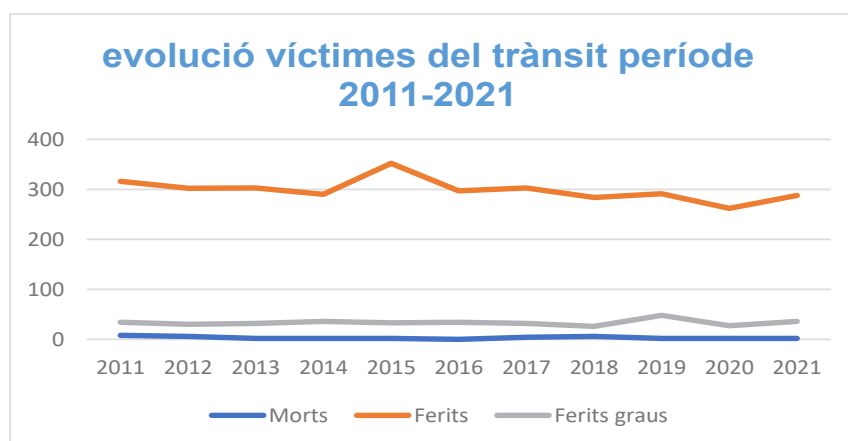
- La conseqüència directa dels accidents ocasiona morts i/o ferits de diversa consideració, així com danys materials a vehicles, infraestructures, etc.

Cal destacar que l'accidentabilitat andorrana, des de fa gairebé un parell d'anys, està registrada diàriament a "La Base de dades dels accidents de trànsit". Aquesta plataforma registra dades relacionades amb els accidents i l'estructura funcional es descriu en els quadres següents:



Gràfic núm. 7

Com es pot observar, en el gràfic adjunt, l'accidentabilitat i consegüentment les víctimes del trànsit enregistrades en les nostres carreteres mostren una tendència a la baixa.



Gràfic núm. 8

Anàlisi de l'accidentabilitat per tipus d'accident, any 2021

Tipus d'accident	Nombre	Percentatge
Atropellament	37	7,49%
Caiguda de moto	14	2,83%
Col·lisió frontal	2	0,40%
Col·lisió per abast	66	13,36%
Col·lisió per raspat negatiu (mateix sentit)	4	0,81%
Col·lisió per raspat positiu (diferent sentit)	1	0,20%
Envestida lateral	3	0,61%
Sortida de via	38	7,69%
Xoc	36	7,29%
Sense tipologia especificada	293	59,31%

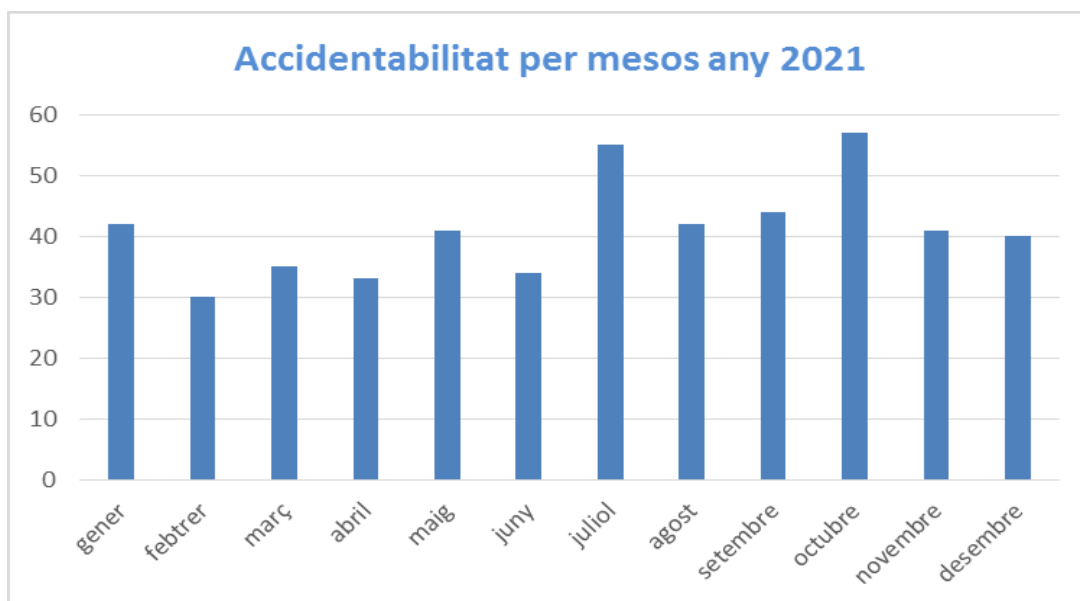
Taula núm. 2

Nombre de ferits per tipologia d'accident, any 2021

Tipus d'accident	Nombre ferits	Percentatge
Atropellament	38	13,19%
Caiguda de moto	13	4,51%
Col·lisió frontal	4	1,39%
Col·lisió per abast	53	18,40%
Col·lisió per raspat negatiu (mateix sentit)	1	0,35%
Col·lisió per raspat positiu (diferent sentit)	1	0,35%
Envestida lateral	2	0,69%
Sortida de via	26	9,03%
Xoc	3	1,04%
Sense tipologia especificada	147	51,04%

Taula núm.3

Accidentabilitat per mesos, any 2021



Gràfic núm. 9

Nombre d'accidents segons gravetat (anys 2013-2021)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Morts	2	2	2	0	4	6	2	2	2
Ferits	303	290	352	297	303	284	291	262	288
Ferits greus/ Ferits hospitalitzats	32	36	33	34	32	26	48	27	36
Total víctimes	305	292	354	297	307	290	293	264	290

Taula núm. 4

Part segona. Objectius a mitjà i llarg termini del Pla Nacional de Seguretat Viària

1. La millora de la seguretat viària en el context internacional

La millora de la seguretat viària a escala internacional ha estat i és una constant al llarg del temps.

Solament cal fer una mirada a la nombrosa quantitat d'acords i convenis internacionals que regulen la circulació dels vehicles per les vies i carreteres dels estats signataris o no dels mateixos textos.

No cal dir que juntament amb la seguretat de les persones usuàries de les vies, han prevalgut històricament imperioses raons socioeconòmiques, perquè el moviment de persones i mercaderies té una part important en el marc de l'economia global.

En els darrers setanta anys, l'organisme impulsor d'aquestes mesures ha estat, com no podia ser d'altra manera l'Organització de les Nacions Unides, juntament amb altres organismes de caràcter multilateral com pot ser l'Organització Mundial de la Salut.

Entre altra documentació poden citar com a més significatives:

- Resolució 74/299 de l'Assemblea General de les Nacions Unides - Millorament de la seguretat viària en el món.
- Transformar el món: l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible. Nova York, Organització de les Nacions Unides, 2015.
- Declaració d'Estocolm.
- El Pla Mundial per el Decenni d'Acció per la Seguretat Vial 2011-2020.
- Instruments jurídics de les Nacions Unides relacionats amb la seguretat vial:
 - Convenció sobre la Circulació Vial del 1968.
 - Convenció sobre la Circulació Vial del 1949.
 - Convenció sobre la Senyalització Vial del 1968.
 - Acord relatiu a l'adopció de reglaments tècnics harmonitzats de les Nacions Unides aplicables als vehicles de rodes i als equips i peces que es puguin muntar o utilitzar en aquests vehicles, i sobre las condicions de reconeixement recíproc de les homologacions lliurades conforme a aquests reglaments de les Nacions Unides, de 1958.
 - Acord relatiu a l'adopció de condicions uniformes per la inspecció tècnica periòdica dels vehicles de rodes i el reconeixement recíproc de les inspeccions, del 1997.

- Acord relatiu a l'establiment de normes tècniques mundials aplicables als vehicles de rodes i als equips i recanvis que es puguin muntar o utilitzar en aquests vehicles, del 1998.
- Acord sobre el Transport Internacional de Mercaderies Perilloses per Carretera (ADR), del 1957.

Andorra, com no pot ser d'altra manera, es fa seva la invitació que formula l'Assemblea General de les Nacions Unides el 31 d'agost del 2020, en el punt 11 de la Resolució 74/299 - Millorament de la seguretat viària en el món, i vol abordar la qüestió de la seguretat viària de manera integral i amb aquesta finalitat, ha elaborat aquest "*Pla nacional de seguretat viària*", des d'ara PNSV, dins el marc jurídic de la Llei 12/2021 del Codi de la circulació.

En els apartats a continuació es detallen els eixos principals per abordar la seguretat vial d'acord amb la resolució esmentada.

2. Declaració d'Estocolm del 19-20 de febrer de 2020, en matèria de seguretat viària

Els dies 19 i 20 de febrer del 2020, Andorra, participà a la tercera Conferència Ministerial Mundial sobre Seguretat Viària, en què, entre altres temes, es va reafirmar la importància d'intensificar la cooperació internacional i el multilateralisme en aconseguir els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) relacionats amb la salut, amb un especial èmfasis en l'assoliment dels objectius mundials de seguretat viària.

Dintre de les resolucions preses pels participants, fem esment del punt 3r en el qual es demana als estats membres que ajudin a **reduir les morts per accidents de trànsit en almenys un 50 % entre el 2020 i el 2030**, i establir uns objectius per reduir les morts i les lesions greus de conformitat amb aquest compromís, per a tots els grups d'usuaris de la via pública i els **usuaris de la via pública especialment vulnerables, com són els vianants, els ciclistes, els motociclistes i els usuaris dels mitjans de transport públic**.

2.2.1. Objectiu 2030

Com s'ha esmentat anteriorment l'objectiu per al període 2020-2030 és reduir les morts per accidents de trànsit en al menys un 50 %, així com establir uns objectius per aconseguir la reducció d'accidents de trànsit que permetin assegurar la reducció del nombre de morts i ferits greus a aquest valors de referència per a aquest període.

2.2.1. Objectiu 2050

L'objectiu per a l'any 2050 és l'anomenada "*Visió Zero*", es a dir, zero morts i ferits greus a la carretera.

La millora de la seguretat viària, amb una especial atenció a les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat forma part dels ODS núm. 3.6 i núm. 11 de la Resolució 70/1 de l'Assemblea General de les Nacions Unides del 25 de setembre del 2015, Transformar el nostre món: L'Agenda 2030 per el Desenvolupament Sostenible.

3. Millors pràctiques en matèria de seguretat viària: una visió del PLA MUNDIAL, Decenni d'acció per la seguretat viària 2021-2030 elaborat per l'OMS (et al). [Transcripció parcial del document]

El Pla Mundial per al Segon Decenni d'Acció per la Seguretat Viària planteja un nou enfocament de la seguretat i demana als governs i parts interessades que segueixin un nou camí que doni prioritat a un enfocament integrat de sistemes de seguretat i que situï directament la seguretat viària com un impulsor decisiu del desenvolupament sostenible.

3.1. Mesures recomanades

3.1.1. Transport multimodal i planificació de l'ús del territori.

- Aplicar polítiques que promoguin el disseny urbà compacte.
- Establir polítiques que redueixin la velocitat i donin prioritat a les necessitats dels vianants, ciclistes i usuaris del transport públic.
- Situar estratègicament, quan sigui factible, els habitatges públics subvencionats i de treballadors per proporcionar un accés convenient als serveis de transport d'alta capacitat.
- Desencoratjar l'ús dels vehicles privats en zones urbanes d'alta densitat mitjançant restriccions als usuaris de vehicles a motor, d'altres vehicles i de la infraestructura viària, i facilitar alternatives que siguin segures, accessibles i fàcils d'utilitzar, com caminar, anar en bicicleta, autobusos i tramvies.
- Facilitar la connectivitat intermodal entre el trànsit i els plans d'ús compartit de bicicletes en els principals llocs d'aturada del trànsit i crear connexions de transport per a desplaçaments en bicicleta i a peu de redueixin el temps total de viatge.
- Establir xarxes de transport o remodelar les existents a fi de garantir que les formes de desplaçament no motoritzades siguin tan segures com les motoritzades i, el que és més important, que satisfacin les necessitats de mobilitat de totes les edats i capacitats.
- Promoure la comercialització positiva i l'ús d'incentius com la participació dels empresaris en els costos dels abonaments del transport públic.

3.1.2. *Infraestructura viària segura*

- Establir classificacions funcionals i criteris de desenvolupament de seguretat adequats per a cada grup d'usuaris de les vies de trànsit a escala geogràfica de la planificació de l'ús del territori i del corredor viari.
- Revisar i actualitzar la legislació i les normes de disseny locals que tinguin en compte la funció de les vies de trànsit i les necessitats de tots els usuaris, i per a les zones específiques.
- Especificar una norma tècnica i una classificació per estels per a tots els dissenys vinculats a cada usuari de la xarxa vial, i el criteri de compliment desitjat en matèria de seguretat en aquella ubicació.
- Establir reglaments a per l'ús de la infraestructura que garanteixin el compliment lògic i intuïtiu de l'entorn de velocitat desitjat (per exemple, límit de 30 km/h en centres urbans; de ≤ 80 km/h en carreteres rurals amb línia discontinua; de 100 km/h en autovies).
- Fer auditories de seguretat viària en tots els trams de les noves carreteres (estudi previ de viabilitat mitjançant un disseny detallat) i portar a terme avaluacions utilitzant experts independents i acreditats per a garantir un criteri mínim de tres estels o millor per a tots els usuaris de la carretera.
- Identificar el risc de col·lisió (amb les dades de la col·lisió fiables) i efectuar avaluacions i inspeccions de seguretat proactives en la xarxa sotmesa a examen, focalitzant-les en les necessitats pertinents dels usuaris de la via de trànsit, segons correspongui.
- Establir un objectiu d'acompliment de les vies de trànsit per cada usuari segons els resultats de la inspecció amb paràmetres de mesura clars en relació amb les característiques de la via (per exemple, dotació de voravies).

3.1.3. *Seguretat del vehicle*

- Instaurar normes de seguretat harmonitzades d'alta qualitat per als vehicles de motor nous i usats, cinturons de seguretat, sistemes de retenció infantil, i cascos de motocicleta, incloses les que prevegin:
 - La col·lisió frontal i lateral, per garantir que els ocupants estan protegits.
 - Els cinturons de seguretat i l'ancoratge de cinturons de seguretat per a tots els seients a fi de garantir la

- seva instal·lació en els vehicles durant el procés de fabricació i muntatge.
 - Els sistemes d'ancoratge de dos punts “*ISOFIX*” per a la subjecció de la cadira infantil al seient, connectats directament al bastidor del vehicle a fi d'evitar un ús incorrecte.
 - El control electrònic de l'estabilitat per evitar patinar i pèrdua de control en casos de sobreviratge i subviratge.
 - La frenada d'emergència avançada per reduir les col·lisions.
 - La protecció dels vianants per reduir la gravetat de l'impacte amb un vehicle de motor.
 - Els cascs per ús de la motocicleta certificats d'acord amb les normes internacionals harmonitzades.
 - Els sistemes intel·ligents d'assistència a la velocitat per ajudar els conductors a mantenir els límits de velocitat.
 - Els sistemes “*eCall*” o de trucada d'emergència per accidents (AECS) per activar una resposta d'emergència mitjançant un sensor en el vehicle.
- S'ha d'assegurar que es mantenen les normes de seguretat harmonitzades i d'alta qualitat durant tot el cicle de vida del vehicle. Això es pot fer, per exemple, mitjançant:
 - Sistemes obligatoris de certificació i matriculació de vehicles nous i usats que es basin en els requisits establerts i combinats amb inspeccions periòdiques.
 - Reglaments per a l'exportació i la importació de vehicles usats que s'acompanyin d'inspeccions en els punts d'entrada i sortida, i de la inspecció tècnica periòdica obligatòria dels vehicles.
 - La promoció de la demanda de vehicles més segurs mitjançant el foment de programes independents d'avaluació d'automòbils nous.

3.1.4. Ús segur de les vies de trànsit

- Aprovar i fer complir la legislació sobre seguretat viària:
 - Establir límits de velocitat màxima tenint en compte el tipus i la funció de la via de trànsit.
 - Establir límits de concentració d'alcohol en sang (BAC), en anglès) per prevenir la conducció perillosa (conducció sota els efectes de l'alcohol i les drogues) amb disposicions específiques per als conductors inexperts i professionals.

- Exigir l'ús de dispositius de protecció (cinturons de seguretat, sistemes de retenció infantil i cascos).
 - Restringir l'ús dels dispositius electrònics manuals mentre es condueix.
 - Establir un organisme específic encarregat de fer complir la llei, facilitar formació i garantir l'equip adequat per les activitats d'aplicació de la llei.
- Establir normes de circulació i requisits per al permís de conduir:
 - Establir i actualitzar periòdicament les normes de circulació i els codis de conducta per als usuaris de les vies de trànsit.
 - Proporcionar informació i educació sobre les normes de circulació.
 - Establir els requisits mínims d'edat i visió per als conductors.
 - Aplicar proves basades en competències per als permisos de conduir i per a l'obtenció gradual d'aquests permisos per als conductors novells.
 - Establir límits per al temps màxim de conducció els períodes mínims de descans per als conductors professionals.
 - Imposar l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil per als operadors de vehicles de motor.
- Garantir que la infraestructura viària tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i estigui dissenyada per afavorir comportaments segurs, mitjançant:
 - La senyalització viària clara i les marques vials que siguin intuïtives.
 - L'ús de rotondes i dissenys per pacificar el trànsit, com els passos de vianants elevats, o esqueses d'ase.
 - La separació física dels usuaris de la via, inclòs l'ús de vials protegits per a bicicletes i zones exclusives per a vianants.
- Utilitzar les característiques i tecnologies de seguretat del vehicle per donar suport a comportaments segurs, mitjançant:
 - Cinturons de seguretat automàtics i alertes de cinturons de seguretat.
 - Assistència intel·ligent de control de velocitat.
 - tecnologies per desactivar els missatges de text o altres formes de distracció mentre es condueix.

3.1.5. Resposta després de les col·lisions

- Establir un mecanisme per activar la resposta després de les col·lisions:
 - Un únic número de telèfon d'emergència amb cobertura nacional.
 - Un mecanisme de coordinació per executar la resposta (Bombers, Policia, ambulàncies).
- Enfortir la capacitat de resposta entre els que intervenen i no són experts (professionals no metges):
 - Proporcionar capacitació bàsica en matèria de serveis mèdics d'emergència a proveïdors inexperts, com conductors de taxis i transport públic, policies, bombers, etc.
 - Promulgar la llei del bon samarità per garantir la protecció dels que intervenen en la resposta i són inexperts.
- Enfortir l'atenció mèdica professional:
 - Establir registres de traumatismes en els establiments d'atenció de salut per recopilar informació sobre la causa de la lesió i les intervencions clíniques.
 - Reforçar la capacitat d'atenció /serveis pre-hospitalaris, hospitalaris i de rehabilitació, i establir un conjunt bàsic de serveis d'atenció d'emergència per a cada nivell del sistema de salut.
 - Garantir l'accés les 24 hores del dia, independentment de la capacitat de pagament, als serveis quirúrgics i de cures crítiques dotats de personal i equipats.
 - Proporcionar serveis de recuperació i rehabilitació per prevenir la discapacitat permanent.
- Establir requisits multidisciplinaris d'investigació posterior a la col·lisió:
 - Promoure investigar les col·lisions amb víctimes greus i mortals per fonamentar les estratègies de prevenció i proporcionar una resposta judicial eficaç a les víctimes i a les seves famílies.
 - Establir mecanismes de coordinació per a la investigació posterior de la col·lisió i l'intercanvi de dades per part dels sectors pertinents.

- Establir mecanismes de finançament adequats, com els plans d'assegurances dels usuaris de les vies de trànsit (per exemple, responsabilitat obligatòria de tercers).
- Proporcionar suport social, judicial i, quan correspongui, finançar a les famílies en dol i als sobrevivents.

3.2. Requisits per a l'aplicació

Per aconseguir millores en el decenni és fonamental aplicar de manera eficaç el sistema de seguretat. Les intervencions s'han de basar en dades probatòries i, quan sigui possible, per orientar l'adaptació local de les mesures provades s'ha d'avaluar l'aplicació.

3.2.1. Finançament

La responsabilitat principal per finançar les activitats relatives a la seguretat viària recau en els governs nacionals. Les fonts de finançament sostenible inclouen assignacions del govern central; assignacions dels governs locals, en el nostre cas dels comuns, càrregues dels usuaris de les vies de trànsit; gravàmens sobre les assegurances del sector privat; excedent de les assegurances del govern; recaptació de les sancions de trànsit, i bons per l'impacte social.

Malgrat això, per aplicar les mesures recomanades en aquest pla és possible que es necessiti finançament temporal. Hi ha diferents fonts de finançament disponibles per ajudar a iniciar les activitats de seguretat viària, en particular per als països amb ingressos baixos i mitjans. Entre elles figuren les institucions multi laterals de crèdit; el patrocini del sector privat; la recaptació de fons amb la venda de mercaderies donades, els organismes internacionals cooperació, i les contribucions filantròpiques de fundacions i persones.

3.2.2. Marcs jurídics

Els instruments jurídics de les Nacions Unides relatius a la seguretat viària proporcionen un sòlida base perquè els països elaborin marcs i sistemes jurídics nacionals que contribueixin a la seguretat viària i facilitin el trànsit internacional per carretera. Podem esmentar els instruments següents:

- La Convenció sobre el trànsit rodat del 1968, i la seva predecessora del 1949.
- La Convenció sobre senyalització viària, del 1968.
- L'acord de 1958 relatiu a l'adopció de reglaments tècnics harmonitzats de les Nacions Unides per als vehicles de rodes,

l'equip i les peces que es poden instal·lar i utilitzar en aquests vehicles, i a les condicions pel reconeixement recíproc de les homologacions concedides d'acord amb aquests reglaments uniformes de les Nacions Unides.

- L'acord del 1997 relatiu a l'adopció de condicions uniformes per a les inspeccions tècniques periòdiques de vehicles de rodes i al reconeixement recíproc d'aquestes inspeccions.
- L'acord del 1998 relatiu a l'establiment de reglaments tècnics mundials per als vehicles de rodes, l'equip i les peces que es poden instal·lar i utilitzar en aquests vehicles.
- L'acord del 1957 relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per carretera.

Per aprofitar plenament els seus beneficis, l'aplicació dels convenis i convencions de les Nacions Unides sobre seguretat viària han d'anar més enllà de la simple adhesió. El pas següent és que els convenis i convencions s'incorporin a la legislació i els sistemes nacionals o regionals per garantir la seva aplicació efectiva, i que posteriorment es facin complir mitjançant la Policia i els organismes d'inspecció.

3.2.3. *Control de la velocitat*

El control de la velocitat és fonamental per l'aplicació efectiva de l'enfocament de sistemes de seguretat. És un factor de risc transversal i s'aborda mitjançant mesures relacionades amb diferents elements del sistema de seguretat, com el transport multimodal i la planificació de l'ús del territori, la infraestructura, el disseny dels vehicles i el comportament dels usuaris de les vies de trànsit.

El control adequat de la velocitat no sols afecta directament a la probabilitat i la gravetat de les col·lisions, sinó també l'eficàcia d'altres intervencions de seguretat. Per exemple els vehicles construïts segons reglament de les Nacions Unides o normes nacionals equivalents estan dissenyats per reduir les forces de col·lisió en els ocupants i vianants a nivells de supervivència en els impactes laterals a velocitats de col·lisió de fins a 50 km/h. Per tant, un sistema de seguretat limitaria la velocitat a 50 km/h o inferior en carreteres amb interseccions on es poden produir impactes laterals. En zones urbanes densament poblades existeixen proves fefaents que fins i tot amb les millors característiques de dissenys de carreteres i vehicles, no es pot garantir la seguretat de tots els usuaris de la carretera quan les velocitats siguin superiors al nivell segur conegut de 30 km/h. Per aquesta raó, en zones urbanes on es pot esperar una barreja d'usuaris de la carretera (automòbils, ciclistes, motociclistes i vianants), s'ha d'establir un límit de velocitat màxim de 30 km/h, llevat hi hagin proves sòlides que avalin límits més alts.

Les intervencions de control de la velocitat són possibles en un ampli ventall d'àmbits de la seguretat viària, inclosos el disseny i l'enginyeria de carretera (per exemple, l'ús d'esquenes d'ase o bandes sonores o no, plataformes d'encreuament elevades, rotondes, xicanes i límits de seguretat segurs); les intervencions del vehicle (limitació de velocitat, assistència intel·ligent de velocitat), i el canvi del comportament (legislació, aplicació de la llei i educació per aconseguir una dissuasió eficaç de l'excés de velocitat).

3.2.4. *Foment de la capacitat*

El foment de la capacitat dels professionals de la seguretat viària que treballen pel govern, el sector privat, la societat civil i les institucions d'investigació ha de rebre la màxima prioritat. En les darreres èpoques, la seguretat viària s'ha integrat, fins a cert punt, en els plans d'estudis acadèmics en múltiples disciplines, com la salut pública, el transport i la planificació urbana. L'acreditació de la seguretat viària com a camp d'estudi dintre de les institucions d'ensenyament superior i desenvolupament professional seria un element important per garantir la formació integral dels gestors i professionals de la seguretat viària. Els cursos breus i les activitats d'educació continua també poden ajudar a desenvolupar competències com la gestió i l'execució de programes, les xarxes professionals i les comunitats de pràctica també són plataformes importants per facilitar suport continu i millorar coneixements. A més, la capacitació de professionals en camps afins (com el periodisme) pot ser un mitjà eficient per enfortir la promoció i el suport polític a les iniciatives de seguretat viària.

3.2.5. *Necessitat d'assegurar una perspectiva de gènere en la planificació del transport*

Les qüestions relatives a la seguretat viària afecten de manera diferent, homes i dones per una varietat de raons físiques, de comportament i socials. Tot i la seva major vulnerabilitat en una col·lisió, les dones tenen moltes menys probabilitats de morir que els homes en una col·lisió. Si moren, generalment és en circumstàncies diferents, com vianants o passatgeres d'automòbils, més que com a conductores d'automòbils i motocicletes.

Això reflecteix en part el nombre més elevat de desplaçaments motoritzats realitzats per els homes. També mostra les diferències de gènere en l'assumpció dels riscos. Les proves indiquen que els conductors /passatgers masculins s'associen a un risc de dos a quatre vegades més gran que les dones per km, fins i tot quan es té en compte que els homes utilitzen moltíssim més les formes de

desplaçament més perilloses, incloses en el transport i les ocupacions connexes.

També hi ha grans diferències de gènere en els patrons dels traumatismes causats pel trànsit. Les dones tenen un risc un 47 % més elevat que els homes de sofrir traumatismes greus en una col·lisió automobilística i un risc cinc vegades més gran de sofrir un esquinç cervical, anomenat comunament fuetada cervical. Les diferències intrínseques de gènere en l'esquelet poden ser una de les possibles raons d'una major incidència de traumatismes en les dones. Tanmateix, la majoria de les proves reglamentàries que avaluen la seguretat dels ocupants dels vehicles solament utilitzen models d'home pro mig, per la qual cosa no es reflecteixen les característiques físiques i les necessitats específiques de les dones. En conseqüència els punts següents s'haurien de considerar com a part de l'aplicació del sistema de seguretat:

- Els marcs de les polítiques de transport han de proporcionar un entorn adequat perquè tant els homes com les dones comparteixin una mobilitat segura, accessible, fiable i sostenible, i una participació no discriminatòria en el transport.
- En nombre més gran de dones han de participar en el sector del transport i en els seus processos, com operadores en els sistemes de transport, com responsables de la presa de decisions en el desenvolupament dels sistemes reguladors i normatius, com enginyeres i dissenyadores, i en qualsevol altre treball intermedi.
- Es necessari una major atenció a les diferències de gènere en relació amb el disseny i elaboració de tots els aspectes de la infraestructura del transport. Per exemple, el disseny del vehicle ha de ser modificat perquè es pugui adaptar a les diferències ergonòmiques entre els gèneres: el maniquí EvaRID és un bon exemple de com es pot aconseguir-ho quan s'ha validat amb èxit per a les proves reglamentàries.

3.2.6. Adaptació de les tecnologies al sistema de seguretat

La tecnologia de l'automoció està canviant a un ritme sense precedents, i, encara que existeixi un debat sobre la potència de les tecnologies emergents, els sistemes avançats d'assistència al conductor, inclòs el control electrònic d'estabilitat, les alertes de canvi de carril i la frenada d'emergència ja estan salvant vides. També s'estan desenvolupant altres prestacions futures de vehicles automatitzats que potencialment encara salvaran més vides.

Les tecnologies que no pertanyen directament al vehicle també podrien suposar un gran canvi. Les comunicacions entre vehicles i d'un vehicle a una infraestructura també poden contribuir a una mobilitat més segura i sostenible. Una tecnologia similar també pot ajudar a planificar rutes per reduir la congestió, reduir les emissions i optimitzar la seguretat.

3.2.7. Enfocament als països de baixos i mitjans ingressos

Malgrat tenir menys del 60% dels vehicles de motor del món, els països amb ingressos baixos i mitjans acumulen més del 90% de totes les defuncions provocades pel trànsit, pel que per assolir la fita del *Decenni d'Acció* caldrà dedicar una major atenció i facilitar un suport més gran a aquests països.

A més de compartir els coneixements adquirits i el suport tècnic, els països amb ingressos alts (mitjançant els seus organismes bilaterals de desenvolupament), juntament amb donants multilaterals i privats, han de vetllar per l'establiment de disposicions per a la seguretat viària, i pel seu compliment, com a part de tota l'assistència pel desenvolupament.

El compromís amb els principis de la seguretat viària i el seu compliment per part de les empreses privades ha de ser el mateix en els països d'ingressos baixos i mitjans que en els països d'ingressos alts, independentment de l'entorn reglamentari en què actuïn.

3.3. Responsabilitat compartida en la seguretat viària

Encara que els organismes governamentals tenen la principal responsabilitat de dissenyar un sistema de transport per carretera segur i d'aplicar un pla d'acció de seguretat viària, la influència d'altres actors i el paper que desenvolupen es reconeixen cada vegada més com una part important del sistema de seguretat. El sector privat, la societat civil, les institucions acadèmiques i altres actors no estatals també poden contribuir-hi de manera important. En aquest sentit, és fonamental la força col·lectiva i global de les organitzacions públiques i privades que adopten pràctiques de seguretat com a part dels ODS, junt amb el seu suport, lideratge i poder adquisitiu.

3.3.1. Actuacions del govern

El govern (nacional i local) té la responsabilitat principal de garantir la seguretat dels ciutadans. Tenint en compte la important repercussió negativa de les col·lisions en les vies de trànsit i dels

grans beneficis positius d'una major seguretat, la seguretat viària s'ha d'abordar com una prioritat política i reconèixer-la com un bé públic. A més, els governs són responsables d'establir prioritats com part d'un pla nacional fonamentat en la consulta de les parts interessades i l'evidència local, crear mecanismes d'aplicació i de garantir la recopilació i les anàlisis de les dades sobre col·lisions, defuncions i traumatismes.

El paper central del govern en la direcció i coordinació de l'estratègia de seguretat viària d'un país s'ha de mantenir fins i tot quan es comparteix la responsabilitat amb altres actors mitjançant les mesures següents:

- Proporcionar un marc legislatiu sobre seguretat viària i un manament legal per al treball de diferents organismes dintre i fora del govern.
- Elaborar un pla d'acció amb objectius i vigilar l'activitat dels diferents actors en matèria de seguretat viària, i assegurar un finançament adequat per suportar-ne l'aplicació.
- Fomentar el compliment de les normes, com les pràctiques d'adquisicions per part dels proveïdors i usuaris del transport.
- Proporcionar coordinació general per a aquestes activitats.

És fonamental que tots els actors presentin informes públics per garantir la transparència i presentació de comptes. Els actors estatals tenen l'obligació de fer públiques les seves polítiques i indicadors de compliment, inclosos el nombre de defuncions i traumatismes provocats pel trànsit i altres dades pertinents, així com esperonar/instar a altres parts a fer el mateix.

3.3.2. *Actuacions de les institucions acadèmiques, la societat civil i els joves*

A escala mundial, les institucions acadèmiques i els grups de la societat civil disposen d'una experiència considerable que pot ajudar a omplir buits importants en esferes diferents (a vegades descuidades) de la seguretat viària, així com ajudar a aplicar les mesures de política necessària per reduir els traumatismes provocats per el trànsit. Les institucions acadèmiques i d'investigació tenen un paper important en la generació d'evidència per ajudar el govern i altres actors a entendre (mitjançant anàlisis epidemiològiques i del risc) la naturalesa del problema, així com a identificar solucions i estratègies eficaces (mitjançant assajos d'intervenció i estudis d'execució). La societat civil pot ajudar a amplificar la veu de les institucions acadèmiques, i també pot donar suport a la formulació de polítiques mitjançant l'enfortiment de la base empírica, així com

aportant les perspectives de les comunitats afectades per aquestes polítiques.

A més de mantenir la seguretat viària en el programa del govern i ajuntar les parts interessades amb un objectiu comú, les institucions acadèmiques i els grups de la societat civil poden:

- Ser una font important d'informació, sobre la seguretat viària, per a la comunitat i els governs.
- Ajudar a assegurar que el govern presenti comptes, capacitant a les comunitats en assumptes de seguretat viària i garantint una bona governança.
- Contribuir a l'assoliment dels ODS relacionats amb la seguretat viària.

Els joves tenen un paper important en la configuració del futur sistema de transport per dos raons clau. En primer lloc, són el grup d'edat més afectat per els traumatismes causats pel trànsit, ja que les col·lisions en les vies de trànsit són la primera causa de mortalitat entre les persones de 5 a 29 anys d'edat. En segon lloc, són la generació que rebrà els resultats de les decisions preses avui, en matèria de seguretat del sistema de transport en evolució. Consegüentment, se'ls ha de preguntar sobre les seves necessitats, i per ajudar a donar forma al sistema i generar idees sobre com protegir millor alguns dels més vulnerables entre nosaltres.

3.3.3. *Actuació del sector privat*

Les corporacions i les empreses exerceixen una gran influència en la societat i els sistemes de transport mitjançant els seus productes; de les seves flotes de vehicles i la seva forma de gestionar-les, de la seva influència sobre els seus empleats i contractistes, així com dels seu potencial per donar suport financer a la seguretat viària. Les empreses i indústries de totes les mides i sectors poden contribuir a aconseguir els ODS relacionats amb la seguretat viària aplicant els principis del sistema de seguretat a totes les seves cadenes de valor (incloses les pràctiques internes al llarg dels seus processos d'adquisició, producció i distribució) i informant sobre el grau d'acompliment en matèria de seguretat en els seus informes de sostenibilitat.

Per exemple en els seus contractes amb proveïdors, les empreses podrien fer front a imprevistos:

- Especificant els nivells de seguretat dels vehicles (inclosos els vehicles de motor de dos rodes) per a les flotes de vehicles que s'utilitzen en la prestació dels serveis contractats.

- Requerint que els conductors de transport, inclosos els que utilitzen vehicles de motor de dos rodes i altres dispositius motoritzats de mobilitat personal, hagin rebut formació.
- Disposant que els proveïdors realitzin autocontrols i presentin informes sobre el grau d'acompliment en matèria de seguretat viària.
- Establint normes per programar i planificar les operacions i pràctiques de conduir adquirides per controlar la fatiga del conductor, utilitzar vies de trànsit de risc baix, utilitzar vehicles d'un risc més baix i prioritzar els millors horaris per als desplaçaments.

Els fabricants de vehicles i les indústries afins hi poden contribuir assegurant que els vehicles que fabriquen incloguin característiques de seguretat independentment del mercat en què es comercialitzin.

De la mateixa manera, altres sectors, com les assegurances, poden contribuir a una cultura de seguretat mitjançant la creació d'incentius per l'ús segur de les vies de trànsit oferint tarifes especials. Els plans d'assegurances obligatòries poden donar ajudar significadament la resposta posterior a una col·lisió al facilitar les corresponents investigacions i oferir protecció contra les pèrdues econòmiques de les víctimes. Altres esforços per crear un "producte bàsic" de seguretat, com el desenvolupament de bons de seguretat, també són uns mitjans important per a garantir unes pràctiques sostenibles per part de les empreses.

A més, les corporacions i empreses privades han de detectar i reduir les accions que afecten negativament a la seguretat viària, inclosos la promoció d'automòbils en base a la velocitat a què puguin arribar, la promoció d'un elevat consum d'alcohol o altres productes que puguin contribuir a la conducció perillosa; i les polítiques de treball que puguin contribuir a l'amuntegament del transport públic o al cansament del conductor.

3.3.4. Actuació de les entitats finançadores

Els finançadors, tant públics com privats, tenen un paper important per garantir que es disposin dels recursos adequats per donar suport a les mesures descrites en aquest pla. Els donants privats compleixen una funció important a l'hora d'omplir a curt termini la manca d'inversions i poden proporcionar recursos quan el finançament inicial per portar a terme millores immediates en la seguretat viària, al mateix temps que estimulen les inversions en tot el país i a llarg termini per part del govern.

Per a l'èxit d'aquests esforços és fonamental harmonitzar les prioritats entre els finançadors externs i el govern, així com establir una via per al finançament sostenible de la seguretat viària. Els finançadors externs, com organismes internacionals, bilaterals i multilaterals, o els bancs de desenvolupament, tenen l'obligació de confirmar que les disposicions relatives a la seguretat viària estiguin garantides com a part de tot el suport proporcionat al desenvolupament.

3.3.5. *Actuació del sistema de les Nacions Unides*

L'Organització Mundial de la Salut, en estreta col·laboració amb les Comissions Regionals de les Nacions Unides, actua com a organisme de coordinació de la seguretat viària dintre del sistema de les Nacions Unides per donar suport als estats membres mitjançant la sensibilització, l'establiment de fites; l'elaboració d'orientacions provisionals de política; la recopilació de dades; l'enfortiment de la capacitat tècnica; i la convocatòria a les parts interessades. L'enviat especial del Secretari General de les Nacions Unides continuarà fomentant la sensibilització sobre la importància de prioritzar la seguretat viària mitjançant plans i pressupostos nacionals, així com promoure els seus vincles amb altres ODS. El Grup de Col·laboració de les Nacions Unides per la Seguretat Viària seguirà actuant com mecanisme consultiu per facilitar la col·laboració mundial i regional entre els organismes de les Nacions Unides i altres associats internacionals amb vista a donar suport a l'aplicació de les resolucions de l'Assemblea General de les Nacions Unides en matèria de seguretat viària.

El Fons de les Nacions Unides per a la Seguretat Viària continuarà enfortint la capacitat dels governs per portar a terme de manera eficaç millores en matèria de seguretat viària mitjançant l'aprofitament de les inversions públiques i privades en iniciatives de grans repercussió en els països. Els organismes especialitzats de les Nacions Unides, com ONU-Habitat, el Programa de les Nacions Unides pel Medi Ambient, el Fons de les Nacions Unides per a la Infància, la Unió Internacional de Telecomunicacions i l'Organització de les Nacions Unides per l'Educació, la Ciència i la Cultura, així com l'enviat especial de les Nacions Unides per la Joventut seguiran treballant per garantir que la mobilitat segura i sostenible es reflecteixi en altres prioritats i programes de desenvolupament, reiterant les conseqüències intersectorials de la seguretat viària.

3.4. Seguiment i avaluació del progrés realitzat

3.4.1. Mesurament dels progressos realitzats cap a la consecució de la meta mundial

A escala mundial, l'*Informe sobre la situació mundial de la seguretat viària* és el principal mecanisme per supervisar els progressos realitzats per el Decenni d'Acció per la Seguretat Viària. Les dades per a l'informe es recopilen mitjançant una enquesta administrada pels Estats Membres en la què es dona detall sobre el nombre de defuncions i traumatismes causats pel trànsit; la situació de les normes de circulació i la seva aplicació; així com altres indicacions dels progressos realitzats cap a l'aplicació d'aquest pla, com l'adhesió als convenis i convencions de les Nacions Unides relacionats amb la seguretat vial.

Es fa una crida a reduir en un 50% el nombre de defuncions i traumatismes greus provocats pel trànsit per el 2030. El punt de sortida per l'anàlisi serà un canvi en el nombre absolut de persones mortes i serà de l'ordre de 650.000 a nivell mundial. Aquestes dades s'analitzaran per determinar el nombre de defuncions i traumatismes provocats pel trànsit per cada 100.000 habitants. Es calcularà una base de referència per els indicadors absoluts i relatius per 2021. Es portaran a terme avaluacions a mig termini (2025) i finals (2030) per determinar els canvis en aquests indicadors en comparació amb la base de referència. A més dels indicadors principals, es descriuran altres indicadors de resultats i processos per permetre una avaluació qualitativa. Encara que la resolució 74/299 de l'Assemblea General de les Nacions Unides també s'insti a reduir el nombre de persones greument ferides en col·lisions de trànsit, actualment no existeix una base de dades completa amb aquesta informació. En molts països, la definició i medició dels traumatismes greus són problemàtiques. Els governs i altres actors pertinents han de concedir prioritat a l'enfortiment dels sistemes de recollida de dades per la seguretat viària.

3.4.2. Vigilància de l'aplicació en els països

L'aplicació dels plans d'acció nacionals i locals s'ha de portar de manera interativa i en base a dades i proves. Per tant, s'espera que els països i totes les parts interessades avaluin el compliment dels seus programes de manera sistemàtica i els utilitzin per fonamentar i millorar la planificació i aplicació. Les fites i els indicadors de compliment voluntari mundials adoptats al 2017 i al 2018 proporcionen un marc útil per avaluar els progressos realitzats en l'aplicació del pla.

La recopilació de dades de qualitat és un requisit previ clau per a l'aplicació. La creació de registres de traumatismes, l'harmonització



de definicions i l'establiment de vincles entre diferents sectors (polícia, salut, transport) faciliten la recopilació de dades on els recursos són limitats, així com garanteixen la validesa de les dades recopilades. Les oportunitats d'aprenentatge s'han d'integrar en els pràctiques habituals, com les inspeccions tècniques periòdiques de vehicles i les revisions periòdiques de la gestió.

Part tercera. Estructura administrativa vinculada a la seguretat viària

1. Estructura actual

Actualment, correspon al Departament de Policia i els serveis de trànsit comunals, així com al Departament encarregat de la mobilitat del Govern, totes les iniciatives relacionades amb la promoció de la seguretat viària de la xarxa de mobilitat andorrana en tots els seus termes.

La Taula Nacional de Mobilitat, tal com s'estableix a l'article 14 de la Llei 18/2016, del 30 de novembre, de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, és l'òrgan de coordinació del Govern i dels comuns en matèria de gestió del trànsit, especialment de la xarxa bàsica de vials.

La Taula Nacional de Mobilitat té les funcions següents:

- a) Coordinar l'actuació de les administracions en matèria d'ordenació del trànsit i gestió dels vials que formen part de la xarxa bàsica de vials.
- b) Informar, amb caràcter preceptiu, dels actes de gestió d'una via compresa en la xarxa bàsica de vials que es proposa dur a terme l'administració titular i que modifiquen substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.
- c) Proposar a l'administració titular d'una via l'adopció de mesures que milloren la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.
- d) Preparar plans de mobilitat per activar-los en situacions previsibles de gran aflluència de trànsit o en altres situacions especials o excepcionals, com ara catàstrofes naturals, nevades excepcionals, accidents múltiples, grans manifestacions esportives o altres equiparables.
- e) Proposar al Govern la modificació de la xarxa bàsica de vials.
- f) Elevar al Govern i als comuns qualsevol altra proposta que tingui per convenient en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.
- g) Informar en els restants supòsits previstos en la Llei 18/2016.

La Taula Nacional de Mobilitat es compon de dos òrgans: el Ple i la Taula Tècnica de Gestió del Trànsit.

El Ple està format pels membres següents:

- El ministre que té atribuïdes les competències en matèria de mobilitat, que la presideix.

- El ministre que té atribuïdes les competències en matèria d'interior.
- El director de la policia.
- El cònsol major o menor de cada parròquia.
- El director de l'administració general competent en mobilitat.

La Taula Tècnica de Gestió del Trànsit està formada pels membres següents:

- El director de la policia, o el càrrec en qui delegui, que n'assumeix la presidència.
- El cap del servei de trànsit de cada parròquia.
- El director de l'administració general competent en mobilitat, o persona en qui delegui.

També poden participar en les reunions de la Taula Tècnica qualsevol altra persona convocada pel president i que pugui aportar els seus coneixements tècnics per a l'examen dels temes de l'ordre del dia.

La Taula Tècnica té per funció preparar les reunions del Ple, i també assumeix les funcions de coordinació i execució que li delegui el Ple, en particular, en les situacions en què, per raó de la previsible gran afluència de trànsit, és necessària una gestió que inclogui tot el territori del Principat d'Andorra com una única unitat de gestió.

El Ple de la Taula Nacional de Mobilitat es reuneix dues vegades a l'any, en sessió ordinària. Es reuneix també en sessió extraordinària, tantes vegades com sigui convocada pel president, per iniciativa pròpia o a petició de tres dels seus membres.

La Taula Tècnica es reuneix en sessió ordinària una vegada cada trimestre, i pot reunir-se en sessió extraordinària tantes vegades com sigui convocada pel seu president, per iniciativa pròpia o a petició de qualsevol dels seus membres.

Les polítiques en matèria de seguretat viària són estudiades, analitzades i presentades per la seva aprovació, si escau, d'acord amb l'apartat f) anterior, per la Taula Nacional de Mobilitat i, si procedeix supervisa l'execució de les mateixes.

Com es pot apreciar, vista la configuració actual de la Taula Nacional de la Mobilitat i de la Taula Tècnica de Gestió del Trànsit, aquestes presenten una manca de participació si es vol atendre a les recomanacions del *Pla Mundial per el Segon Decenni d'Acció per la Seguretat Viària*, d'ara en endavant (*Pla Mundial*) que es descriu a la part anterior, el que com ja s'ha dit, es planteja un nou enfocament de la seguretat i demana als governs i a les parts interessades que segueixin un nou camí que doni prioritat a un enfocament integrat de sistemes de seguretat i que situï directament la seguretat viària com un impulsor decisiu del desenvolupament sostenible.

Altrament, ja a la part executiva fem esment que en el Departament de Mobilitat hi ha tècnics que s'encarreguen de recollir les dades de les col·lisions així com de les víctimes a efectes estadístics i d'anàlisi, tal com es pot veure a la Part primera d'aquest Pla. Les dades són trameses i tractades a través d'una entitat

externa. Aquest personal s'encarrega de lliurar les dades agregades a l'òrgan competent del *Programa Iberoamericà de Seguretat Vial (OISEVI)*, del que Andorra hi forma part des del 28 d'agost del 2019.

2. Implementació de l'estructura

Atenent a l'anterior, per aconseguir la participació dels diferents estaments que recomana al *Pla Mundial*, a fi de que la responsabilitat sigui compartida no solament cal implementar l'estructura existent actualment per uns determinats òrgans del Govern o dels Comuns, sinó per tots aquells òrgans que d'una manera o altra es troben immersos en la seguretat viària i que sense la seva col·laboració integrada difícilment es podran aconseguir els objectius previstos per el Pla Mundial durant el decenni 2021 -2030.

Per aconseguir aquesta integració, es poden seguir dues vies. La primera i que probablement s'ha de considerar com a òptima, és la creació mitjançant les eines legislatives i/o reglamentàries disponibles d'una Taula Nacional específica en matèria de seguretat viària encarregada de desenvolupar i portar a bon fi els objectius d'aquest *Pla Nacional de Seguretat Viària*, així com de la corresponent Taula Tècnica i de les competències i funcions necessàries per aconseguir els esmentats objectius.

No cal dir que, el desplegament legislatiu i reglamentari de les normes reguladores d'aquesta Taula Nacional de Seguretat Viària necessita d'un temps de tramitació, que limitaria molt el període disponible, per poder portar a terme els objectius previstos en el Pla Mundial a final de l'any 2030.

Per aquest motiu, es proposa una segona via, que sense oblidar a mitjà termini l'assoliment de la **Taula Nacional de la Seguretat Viària**, s'integrin dins la Taula Nacional de Mobilitat i de la Taula Tècnica de Gestió del Trànsit actual els elements següents:

2.1. A nivell de la Taula Nacional de Mobilitat i de la Taula tècnica

- El ministeri encarregat de la salut, és l'interlocutor d'Andorra davant l'OMS, essent aquest l'organisme de coordinació de la seguretat viària dintre del Sistema de les Nacions Unides. Per altra part, és el ministeri responsable de tot el que fa referència al trasllat de les víctimes de les col·lisions als centres hospitalaris, del seu posterior classificació en funció dels traumatismes que presentin, i del seu tractament i seguiment.
- El ministeri encarregat de la seguretat dels vehicles de motor que circulen per les vies de trànsit i de la seva homologació, així com de la gestió de la *Inspecció Tècnica de Vehicles*, encara que sigui explotada per un concessionari.
- El ministeri encarregat del transport per carretera, de qui depenen les qüestions derivades del transport multimodal, així com el transport

públic de persones i mercaderies, el transport de mercaderies perilloses, i el sistema de control del temps de conducció, així com la formació i capacitat dels professors de les autoescoles i la capacitat dels aspirants a l'obtenció dels permisos de conduir de les diferents categories.

- El ministeri encarregat de l'educació, com a responsable de l'educació vial dels nostres infants, sense perjudici de la col·laboració d'altres organismes que participen en les campanyes de sensibilització.

És ben cert, que alguns dels ministeris ja participen de forma coordinada en algun dels projectes o campanyes que es venen desenvolupant, però entenem que cal reforçar la seva participació en l'objectiu que s'ha definit al *Pla Mundial*.

Aquest reforçament, entenem que més aviat que tard els ministeris anteriorment esmentats haurien d'estar representats amb caràcter permanentment a la Taula Nacional de Mobilitat i a la Taula Tècnica, i consegüentment, caldrà modificar l'article 14 de la Llei 18/2016, del 30 de novembre, de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, a l'objecte que siguin incorporats nominalment els referits ministeris, si es vol considerar aquesta integració com a definitiva.

Fins aleshores, i atès que l'article 14 esmentat, faculta els presidents d'ambdues taules per que puguin convidar a qualsevol altra persona a participar a les reunions dels Plens respectius, és altament recomanable que els citats ministeris siguin convidats a participar-hi.

2.2. Creació de la Conferència Nacional de Seguretat Viària

Complementàriament i a fi de donar compliment al que es fa referència en el punt 3.3.2 del Pla Mundial, entenem que caldria estudiar la viabilitat de crear una "*Conferència Nacional de Seguretat Viària*", que amb caràcter semestral o anual es reunís a fi de que totes les parts interessades puguin fer sentir la seva veu davant dels membres de la Taula Nacional de Mobilitat, i que aquesta pugui recollir tota la informació sobre seguretat viària que cada un d'ells pugui aportar.

En aquest sentit, entenem que a aquesta *Conferència* hi haurien de ser convidats, com a mínim els sectors o col·lectius directament implicats en la seguretat viària, com poden ser, a tall d'exemple i sense que vulgui ser limitatiu:

- L'Automòbil Club d'Andorra;
- Les federacions esportives de vehicles que circulen per les vies de trànsit (automobilisme, motocicletes, bicicletes, etc.);

- El col·lectiu de persones afectades per les víctimes dels accidents de trànsit;
- Sectorial de les autoescoles;
- Sectorial de les empreses de transport públic de persones, taxis i de mercaderies, etc.

Atès que d'aquesta Conferència no n'ha de sortir cap manament executiu i quina assistència ha de ser voluntària per part dels estaments convidats, entenem que no precisa de cap manament legislatiu i no comporta cap modificació d'un text legislatiu ni reglamentari.

2.3. Ampliació de les funcions de recollida i tractament de dades

Atès que part del personal actual del Departament de Mobilitat, ja tracta dades sobre l'accidentalitat de trànsit, es proposa que siguin ampliades les seves funcions i, en definitiva, es constitueixi com un servei sota la denominació d'Observatori de la Mobilitat.

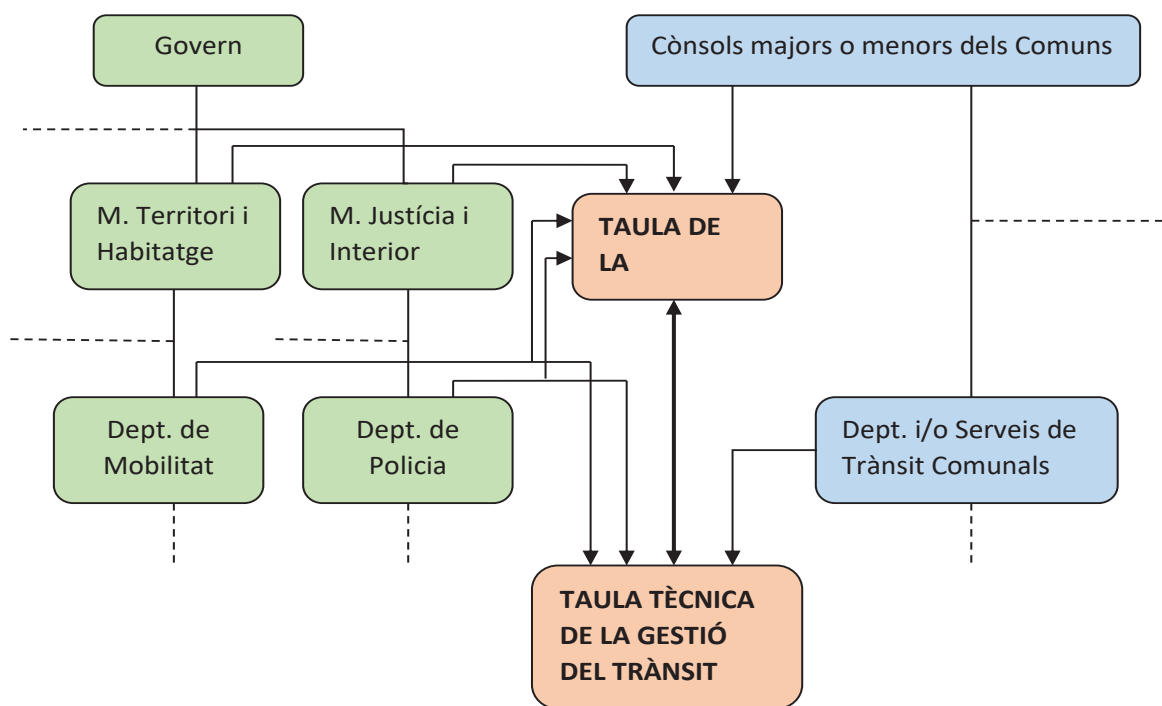
És responsabilitat de l'Observatori de la Mobilitat;

- la recollida de dades de tots els accidents de trànsit que tinguin lloc a Andorra. A aquest efecte es relacionaria, segons el cas; amb:
 - El Servei de policia
 - Els diferents serveis de circulació parroquials
 - Els serveis corresponents del Centre hospitalari
 - Creu Roja, Bombers i empreses de transport sanitari
 - Protecció civil
 - Serveis de manteniment i conservació de carreteres i vies urbanes
 - Departament encarregat del Registre de vehicles
 - Departament encarregat del Departament de Transports
- Verificar que en cada accident es disposen de totes les dades per l'elaboració dels informes corresponents o pel seu tractament estadístic, i en el seu defecte iniciar el procediment necessari per la seva obtenció.
- Responsabilitzar-se del registre d'accidents, del seu tractament i de la seva protecció.
- Elaborar, com a mínim amb caràcter trimestral; els informes del comportament de la seguretat viària i de l'estat d'acompliment dels objectius del *Pla Nacional de Seguretat Viària* en execució.
- elaborar i facilitar als organismes internacionals competents en matèria de seguretat viària on Andorra hi es present les dades estadístiques que siguin sol·licitades.
- Analitzar, valorar i qualificar el compliment actual amb les mesures que es proposen en el punt 3.1 de la Part segona

concordança amb millors pràctiques en matèria de seguretat viària: Una visió del *Pla Mundial, decenni d'acció per la seguretat viària 2021-2030*, i d'acord amb el mateix.

- Proposar la posada en funcionament de les campanyes de sensibilització previstes en el *Pla Nacional de la Seguretat Viària*, fer-ne el seu seguiment i elaborar els informes corresponents sobre el seu impacte sobre la seguretat viària.
- Proposar noves accions i/o la modificació de les existents per aconseguir l'objectiu del *Pla Mundial 2021-2030*.

Estructura organitzativa actual del trànsit



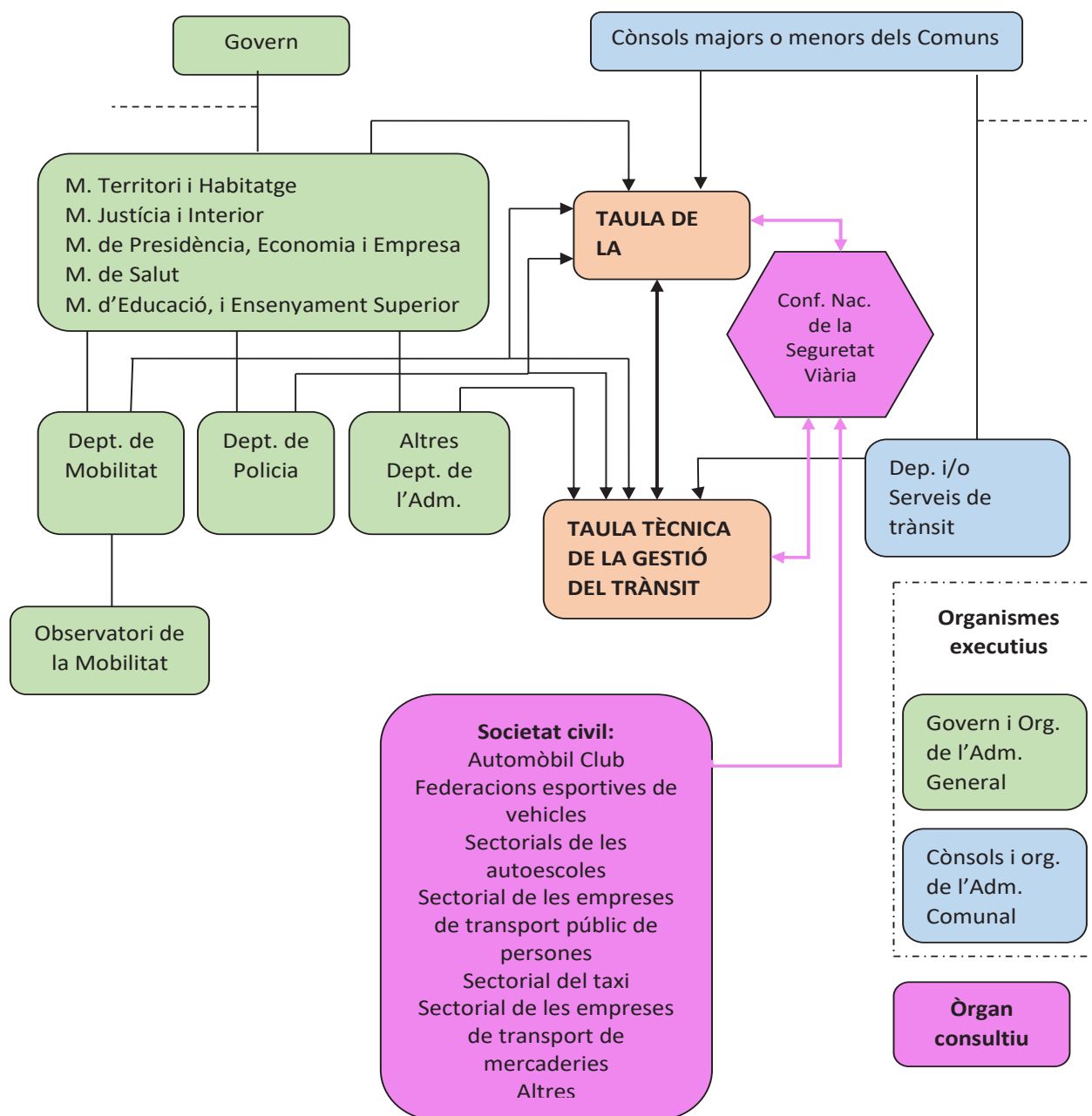
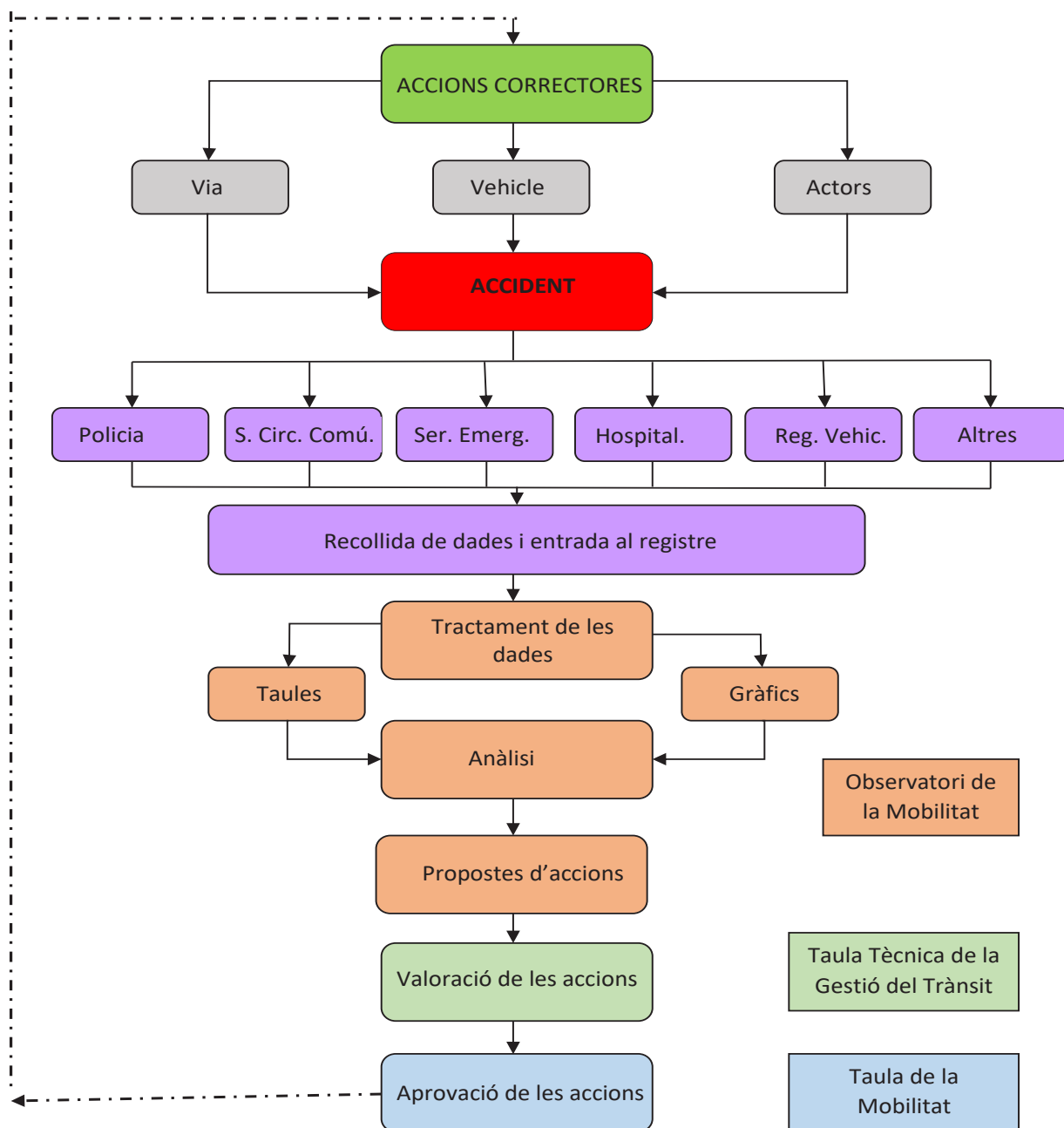
Estructura organitzativa del trànsit que és proposa

Diagrama de flux del procediment executiu

Part. quarta. Caracterització de l'accidentalitat

1. Tipologies dels accidents

Un accident de trànsit és un esdeveniment inesperat de resultats no desitjats que compleix els requisits següents:

- És un fet fortuït, en el qual no hi ha intencionalitat.
- Sempre es produeix en una de les vies o en un dels terrenys objecte de la legislació sobre el trànsit i és conseqüència directa atribuïble al trànsit rodat.
- Hi ha implicat com a mínim un vehicle.
- La conseqüència directa dels accidents ocasiona morts i/o ferits de diversa consideració, així com danys materials a vehicles, infraestructures, etc.

Així, atenent el criteri anterior, es precisen dades concretes del tipus de col·lisió que ha tingut lloc. En aquest sentit convé determinar amb el màxim detall quin ha estat el tipus de col·lisió sofert, tot i que després en el tractament de les dades s'agregaran o no segons el tipus d'informe o resultat sobre el que es vol realitzar.

Es pot observar a la taula núm. 2 de la Part Primera d'aquest Pla en relació a l'anàlisi de l'accidentabilitat per tipus d'accident de l'any 2019, que la dada corresponent al tipus d'accident sense tipologia especificada representi el 42,66 % de la totalitat de les col·lisions registrades. Cal evitar l'ús d'aquesta indefinició i concretar el tipus de col·lisió.

Atenent, a quin tipus de col·lisió es pot produir, els més comuns són:

- Col·lisió lateral
- Col·lisió front - lateral
- Col·lisió frontal
- Col·lisió posterior o d'abast
- Col·lisió múltiple
- Atropellament
- Bolcada dues rodes
- Bolcada més de dues rodes
- Xoc contra element estàtic
- Impacte per caiguda de objecte
- Caiguda interior vehicle
- Raspat negatiu (en el mateix sentit)

- Raspat positiu (en sentit contrari)

2. Tipus de vehicles implicats

Són susceptibles de tenir un accident tots els usuaris de la via pública tant si és urbana com interurbana, si bé que d'acord amb el punt anterior cal que intervingui com a mínim un vehicle.

2.1. Així la classificació per tipus de vehicles seria:

- Vehicles de mobilitat personal o VMP
- Bicicletes i/o tricicles, motoritzats o no
- Ciclomotors
- Motocicleta
- Quad i/o quadricicle
- Turisme (MMA $\leq$ 3500 kg)
- Camió i/o furgoneta (MMA $\leq$ 3500 kg)
- Autobús i/ o autocar > 9 persones i MMA $\leq$ 3500 kg
- Autobús i/o autocar > 9 persones i MMA $>$ 3500 kg
- Camió (MMA $>$ 3500 kg)
- Vehicle especial

2.2. Atenent al seu ús:

- Particular
- Transport públic (taxi, autobús)
- Transport discrecional (autocar)
- Servi públic (serveis de les administracions general i comunal)
- Comercial
- Industrial
- Agrícola / ramader

2.3. Atenent el país de matriculació:

- Nacional
- Estranger

2.4. Atenent a l'estat del vehicle:

- Per la seva antiguitat o pel tipus de vehicle, precisava d'inspecció periòdica obligatòria
- En cas afirmatiu, estava al dia de la ITV

3. Dades relatives a les persones implicades

En primer lloc hem de diferenciar entre el conductor o els conductors dels vehicles implicats i la resta de víctimes. En cap cas no es vol prejutjar la presumpta responsabilitat o no en el succés, únicament el que es pretén, és la recollida de dades a efectes estadístics.

3.1. Atenent el conductor:

- Edat
- Sexe
- La categoria del permís de conduir es correspon amb la categoria del vehicle
- Temps transcorregut entre la data de l'obtenció del permís i el moment de l'accident
- S'ha sotmès al control d'alcoholèmia i/o substàncies tòxiques amb resultat positiu
- Ferit / mort
- Ha estat traslladat o atès pels serveis sanitaris

3.2. Atenent les víctimes:

- Edat
- Sexe
- Ocupant del vehicle
- Vianant
- Ferit / mort
- Ha estat traslladat o atès pels serveis sanitaris

4. Criteris de classificació de les víctimes

Les persones implicades en un accident viari es poden classificar, en quant als danys personals soferts en:

- Indemne
- Ferit lleu
- Ferit greu
- Víctima mortal

A efectes d'aquest *Pla Nacional de la Seguretat Viària* les persones accidentades es classifiquen com a:

- *Víctima mortal*: tota persona que com a conseqüència de l'accident, mori en el moment de l'accident o dintre dels trenta dies següents.

A aquest efecte caldrà recollir dades dels òrgans competents que intervenen en l'evolució de la víctima (Servei de policia, Centre hospitalari). És particularment important en els casos que les víctimes

provinents de l'estranger i que siguin derivades al seu país, poder disposar d'un mitjà de contacte a fi que transcorreguts els trenta dies des de l'accident, es pugui determinar si hi ha hagut durant aquest període un desenllaç fatal o no.

- *Ferit greu*: tota persona ferida en un accident de circulació que necessita d'una hospitalització superior a 24 hores.

En aquest cas també caldrà estar atents a l'evolució dels ferits greus traslladats i hospitalitzats a l'exterior.

- *Ferit lleu*: tota persona ferida en un accident de circulació que no li sigui d'aplicació la definició de ferit greu.

5. Definició del tipus de via en funció del lloc de l'accident

D'acord amb l'article 2 de la Llei 18/216, són vies interurbanes les carreteres, i la resta de vies públiques tals com els carrers, les avingudes els passejos, els camis de serveis, les vies i zones habilitades exclusivament per a vianants, els camins comunals i de muntanya, no tenen consideració de carreteres i per tant s'han de considerar com a vies urbanes. Excepcionalment, els carrers que es troben dins de la xarxa bàsica de vials tenen consideració de carreteres i, per tant consideració de via interurbana.

Per altra part la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació, defineix a l'Annex 1 la via interurbana, com a via pública situada fora d'una aglomeració. I la via urbana, la via pública situada dins una aglomeració, excepte les travessies, essent aquestes, el segment de carretera comprès dintre una aglomeració. No tenen consideració de travessia els trams que disposen d'una alternativa viària o d'una variant a la qual tinguin accés.

Ensems, en el mateix annex és defineix com a *aglomeració* (poblat, zona o àrea urbana) com l'espai que comprèn immobles edificats i a les vies d'accés i de sortida del qual estan col·locats, respectivament els senyals d'accés a aglomeració i de sortida d'aglomeració.

Així doncs s'observa una clara diferenciació conceptual en la classificació de les vies públiques andorranes segons el criteri legal emprat, cosa que dificulta la classificació de la via on ha succeït l'accident, així com la competència sobre la mateixa via, sobre tot si tenim en compte que la definició contemplada en la Llei com a aglomeració, seria d'aplicació a qualsevol conjunt de més d'un immoble edificat, sigui o no d'ús residencial.

En qualsevol cas, atenent el principi de "*Lex posterior derogat priori*", en tant no hi hagi una modificació normativa que homogeneïtzi els dos textos legals, a l'hora de determinar el tipus de via existent en el punt de l'accident, s'haurà de prendre

com a referent el criteri establert en la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de circulació, sense perjudici de la titularitat de la via i de la seva denominació oficial.

Així, la via on ha tingut lloc l'accident, pot ser:

- Urbana
- Interurbana
- Travessia (interurbana dins d'una aglomeració)

Complementàriament, a aquesta dada, també cal conèixer i facilitar l'estat del ferm en el lloc i moment de l'accident:

- Sec
- Mollat
- Amb neu
- Amb gel
- Amb pedres o terra (caigudes i/o esllavissada)
- Amb objectes o líquids lliscants, vessats per altres vehicles
- Tram en obres

6. Causa del sinistre

Cal identificar la causa més probable que ha provocat el sinistre. En podem esmentar:

6.1. Causa directa imputable al vianant en cas d'atropellament

- Desobeir el senyal del semàfor
- Creuar per fora del pas de vianants
- Transitar a peu per la calçada
- Desobeir una altra senyalització
- Altres (caldrà especificar-la)

6.2. Causa mediata imputable al conductor

- Excés de velocitat o velocitat inadequada
- Desobeir el senyal del semàfor
- Desobeir una altra senyalització vertical
- No aturar-se en un pas de vianants
- Circular en sentit contrari
- Circular sense equipaments hivernals adequats quan són obligatoris
- Circular sense llums o insuficients quan és obligatori
- No senyalitzar l'avançament, el canvi de carril o de via.
- Altres (caldrà especificar-la)

7. Altres dades que s'han de consignar en el lloc de l'accident

És important consignar aquelles dades que permetin fer un seguiment de l'accident, de les víctimes i de l'estat de la via.

A aquest efecte, caldrà consignar:

- Data i hora aproximada de l'accident
- Número d'identificació de l'agent de l'autoritat que hagi intervingut
- Identificació del servei d'urgència que ha realitzat el trasllat de les víctimes al Centre Hospitalari o han practicat cures sense hospitalització (ferits lleus)

8. Taules i gràfiques que cal obtenir pel posterior anàlisi

- 8.1. Taula evolutiva del nombre d'accidents trimestral / anual per 100.000 habitants
- 8.2. Taula evolutiva del nombre de víctimes trimestral / anual
- 8.3. Gràfica del nombre d'accidents i víctimes per trimestre/any des del 2020
- 8.4. Gràfica de l'evolució del nombre d'accidents i víctimes per trimestre/any des del 2020
- 8.5. Gràfica evolutiva de l'índex d'accidentalitat, en accidents/100000 habitants i nombre de víctimes /100000 habitants
- 8.6. Gràfica d'evolució del nombre de víctimes mortals des de l'any 2020
- 8.7. Gràfica d'evolució del nombre de ferits greus des de l'any 2020
- 8.8. Taula evolutiva de la tipologia de les víctimes mortals des de l'any 2020 (vianant, VMP, bicicleta, motocicleta, turisme, altres)
- 8.9. Taula evolutiva de la tipologia dels ferits greus des de l'any 2020 (vianant, VMP, bicicleta, motocicleta, turisme, altres)
- 8.10. Taula evolutiva dels accidents amb víctimes en funció del tipus de via
- 8.11. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb víctimes en via urbana
- 8.12. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb víctimes en via interurbana
- 8.13. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb víctimes mortals en via urbana
- 8.14. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb víctimes mortals en via interurbana
- 8.15. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb ferits greus en via urbana
- 8.16. Taula evolutiva dels tipus d'accident amb ferits greus en via interurbana
- 8.17. Taula evolutiva dels tipus de vehicles implicats en accidents de trànsit
- 8.18. Taula evolutiva dels tipus de vehicles implicats en accidents de trànsit en via urbana
- 8.19. Taula evolutiva dels tipus de vehicles implicats en accidents de trànsit en via interurbana

- 8.20. Taula evolutiva dels tipus de vehicles implicats en accidents de trànsit amb víctimes mortals i/o ferits greus en via urbana
- 8.21. Taula evolutiva dels tipus de vehicles implicats en accidents de trànsit amb víctimes mortals i/o ferits greus en via interurbana
- 8.22. Taula de percentatge per tipologia de víctimes sobre el total del període analitzat (trimestral / anual) i evolució en el període 2020- data de la taula)
- 8.23. Taula del nombre de víctimes segons la lesivitat, per mitjà de transport
- 8.24. Taula evolutiva de lesivitats dels vianants en atropellaments, en via urbana des del 2020
- 8.25. Taula evolutiva de lesivitats dels vianants en atropellaments, en via interurbana des del 2020
- 8.26. Taula evolutiva de l'edat dels vianants víctimes en atropellaments en via urbana
- 8.27. Taula evolutiva de l'edat dels vianants víctimes en atropellaments en via urbana
- 8.28. Taula evolutiva del sexe dels vianants víctimes en atropellaments en via urbana
- 8.29. Taula evolutiva del sexe dels vianants víctimes en atropellaments en via interurbana
- 8.30. Taula evolutiva del tipus de mitjà de locomoció implicat en atropellament en via urbana
- 8.31. Taula evolutiva del tipus de mitjà de locomoció implicat en atropellament en via urbana amb víctimes mortals i/o ferits greus
- 8.32. Taula evolutiva de causa directa imputable al vianant en atropellaments en via urbana
- 8.33. Taula evolutiva de la causa mediata en atropellaments en via urbana
- 8.34. Taula evolutiva dels tipus d'accidents de trànsit amb bicicletes implicades
- 8.35. Taula evolutiva dels tipus d'accidents de trànsit amb bicicletes implicades en via urbana
- 8.36. Taula evolutiva del tipus d'accidents de trànsit amb bicicletes implicades en via interurbana
- 8.37. Taula evolutiva dels tipus d'accident greu o mortal amb bicicles implicades en via urbana
- 8.38. Taula evolutiva de tipus d'accident greu o mortal amb bicicles implicades en via interurbana
- 8.39. Taula evolutiva de lesivitat dels ferits en accidents amb bicicletes en via urbana
- 8.40. Taula evolutiva de lesivitat dels ferits en accidents amb bicicletes en via urbana
- 8.41. Taula evolutiva de l'edat dels conductors de bicicleta ferits o morts en accidents de trànsit
- 8.42. Taula evolutiva del sexe dels conductors de bicicleta ferits o morts en accident de trànsit
- 8.43. Taula evolutiva de la causa mediata en accidents amb bicicleta

- 8.44. Taula evolutiva dels tipus d'accidents de trànsit amb motocicleta implicades
- 8.45. Taula evolutiva dels tipus d'accidents de trànsit amb motocicleta implicades en via urbana
- 8.46. Taula evolutiva dels tipus d'accidents de trànsit amb motocicleta implicades en via interurbana
- 8.47. Taula evolutiva de tipus d'accident greu o mortal amb motocicleta implicades en via urbana
- 8.48. Taula evolutiva de tipus d'accident greu o mortal amb motocicleta implicades en via interurbana
- 8.49. Taula evolutiva de lesivitat dels ferits o morts en accidents amb motocicleta en via urbana
- 8.50. Taula evolutiva de lesivitat dels ferits o morts en accidents amb motocicleta en via interurbana
- 8.51. Taula evolutiva de lesivitat dels conductors de motocicleta ferits o morts en accidents
- 8.52. Taula evolutiva de lesivitat dels passatgers ferits o morts en accidents amb motocicleta
- 8.53. Taula evolutiva de l'edat dels conductors de motocicletes ferits o morts en accidents de trànsit
- 8.54. Taula evolutiva del sexe dels conductors de motocicleta ferits o morts en accident de trànsit
- 8.55. Taula evolutiva de la causa mediata en accidents amb motocicletes
- 8.56. Taula evolutiva de les classes de permisos dels conductors de motocicleta morts o ferits en un accident
- 8.57. Taula evolutiva de víctimes en funció del mitjà de locomoció
- 8.58. Taula evolutiva de víctimes en funció del mitjà de locomoció en via urbana
- 8.59. Taula evolutiva de víctimes en funció del mitjà de locomoció en via interurbana
- 8.60. Taula evolutiva de la mobilitat relativa per grups d'usuaris de la xarxa viària
- 8.61. Gràfica del grau d'assoliment de les accions aprovades
- 8.62. Taula evolutiva dels objectius establerts
- 8.63. Taula evolutiva del compliment de les mesures del punt 3.1. de la Part Segona per a cada grup de mesures i del conjunt de totes les mesures
- 8.64. Gràfica circular per segments del compliment de les mesures del punt 3.1. de la Part segona per a cada grup de mesures i del conjunt de totes les mesures

Part cinquena. Full de ruta per la implementació del Pla Nacional de la Seguretat Viària

1. Introducció

A la taula núm. 11 es pot veure la tipologia de les víctimes durant el període 2013-2021. Aquesta taula ens permet definir les dades origen del *Pla Nacional de la Seguretat Viària*.

A continuació, es presenta la taula núm.12 de víctimes que anirà evolucionant anualment per tot el període del Pla. L'objectiu final es aconseguir que l'any 2030 les dades de l'any 2020 s'hagin reduït a la meitat, és a dir els valors que s'han d'aconseguir han de ser iguals o inferior als indicats a la taula núm.12.

Tipologia de les víctimes durant el període 2013-2021

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Morts	2	2	2	0	4	6	2	2	2
Ferits	303	290	352	297	303	284	291	262	288
Ferits greus/ Ferits hospitalitzats	32	36	33	34	32	26	48	27	36
Total víctimes	305	292	354	297	307	290	293	264	290

Taula núm. 11

Tipologia de les víctimes al començament del *Pla Nacional de Seguretat Viària* i valor objectiu que cal aconseguir al final de la seva vigència

	2020	2030
Morts	2	1
Ferits	262	131
Ferits greus	27	14
Total víctimes	264	132

Taula núm. 12

En el moment de redactar el *Pla Nacional*, ja disposem de les dades corresponents a la tipologia de les víctimes d'accidents de trànsit durant l'any 2021. Aquesta anualitat ja es troba inclosa dintre del període d'actuació que contempla el *Pla Mundial per el Segon Decenni d'Acció per la Seguretat Viària*.

Tipologia de les víctimes durant l'any 2021 i la seva evolució respecte a l'any 2020

	2020	2021	Evolució
Morts	2	2	0,00%
Ferits	262	288	9,92%
Ferits greus	27	36	33,33%
Total víctimes	264	290	9,85%

L'escala de colors en evolució indica amb colors vermells el creixement del nombre de casos en el període, en grocs el manteniment i en verd el decreixement

Taula núm. 13

De les dades observades es conclou que les víctimes d'accidents han augmentat respecte a l'any de referència (2020) en un 9,85%, i el que és més greu, l'augment del nombre del ferits greus ha tingut un increment força notable.

Aquest comportament negatiu s'agreuja si tenim en compte que amb motiu de la pandèmia de la COVID19, la circulació de vehicles per les vies ha estat més limitada que l'any 2020.

Per revertir aquesta tendència, cal posar en marxa un seguit d'accions destinades a incrementar la seguretat viària.

La manca de dades fiables i contrastades a on, com i perquè s'ha produït l'accident, i què ha provocat la gravetat de les lesions, obliga a introduir una primera fase inicial, destinada majorment a l'adquisició i tractament de les dades necessàries que permetin el seu anàlisi i es pugui emprendre accions efectives que permetin millorar la seguretat de la infraestructura viària existent.

2. Elements que intervenen en un accident

En principi hi ha tres element bàsics que intervenen en el desencadenament d'un accident de trànsit, i sobre els quals es preveu actuar al llarg de l'aplicació del *Pla Nacional de Seguretat Viària*. Aquests tres elements són:

- 2.1. *Els usuaris de la via pública*: En tant que conductor de qualsevol tipus de vehicle i el vianant en tant que usuari de la via pública, són els dos actors principals en tota política de seguretat viària. La conscienciació i l'educació encaminada cap a la seguretat viària n'és l'objectiu principal.

En aquest sentit, la Llei 12/2021 i el seu desplegament reglamentari estableixen les accions normatives que cal seguir a l'hora de conduir, circular o bé transitar per les vies públiques.

El programa es basa en:

- La seguretat viària i la prevenció d'accidents.
- El foment d'actituds cíviques en la via pública i en el transport escolar.
- Els hàbits de mobilitat positius per al medi ambient i la salut.
- El foment de la mobilitat sostenible.

Hi venen participant en el programa el ministeris encarregats d'educació, del transport de la mobilitat i el Servei de Policia. També hi intervenen les administracions comunals, a través dels Serveis de Circulació com a part activa. Aquest programa es continuarà desenvolupant al llarg de la vigència del *Pla Nacional* atès que s'ha mostrat ja que ha demostrat la seva validesa durant el període 2013-2020.

2.2. La carretera: l'estat del ferm asfàltic de les carreteres, com a eix vertebrador de la seguretat del trànsit, esdevé un factor imprescindible en qualsevol política encaminada a la reducció d'accidents. En aquest sentit cal desenvolupar una estratègia relacionada amb un manteniment adequat que asseguri unes condicions de seguretat i confort en la xarxa de mobilitat en els termes i condicions de la normativa de referència vigent (plec de condicions de les campanyes de nova pavimentació i refecció de ferms del Ministeri d'Habitatge i Territori).

Cal destacar també, que aquelles vies obertes al trànsit rodat i/o per vianants i zones habilitades per al pas de vianants (voreres i zones per vianants que no tinguin consideració de carretera, seran també objecte d'una política de conservació i manteniment, la qual anirà a càrrec del titular de la mateixa, majoritàriament en aquest cas els comuns.

Les carreteres andorranes estan exposades durant una gran part de l'any a les dures condicions climatològiques de l'hivern, així com als diferents tractaments amb materials fundents de la neu i el gel dipositats en la seva superfície, però també al pas de les màquines i vehicles llevaneus de vialitat hivernal. Aquest fet ocasiona un desgast i deteriorament accelerat de la superfície formada pel ferm asfàltic.

Les accions previstes en *El Pla Nacional de Seguretat Viària* han de contemplar les mesures encaminades a la conservació de les carreteres.

Per tant hauran de contemplar el conjunt d'activitats encaminades a preservar unes condicions de seguretat i confort en les condicions inicialment previstes, tenint cura dels diferents sistemes de seguretat, senyalització tant horitzontal com vertical, els drenatges i les obres de fàbrica, així com els murs i els talussos que formen part de la seva geometria.

També cal portar a terme accions encaminades pel manteniment de les carreteres relacionades amb la neteja i tot allò que tingui relació amb la vegetació a l'entorn de la carretera. Finalment, també s'han de tenir en compte les accions relacionades directament amb l'activitat hivernal com és la prevenció d'allaus.

2.3. *El vehicle*: La Llei 12/2021, del Codi de la Circulació i els reglaments que la despleguen regulen les característiques dels vehicles, la seva homologació, els seus sistemes de seguretat, així com les revisions periòdiques obligatòries al que han d'estar sotmesos per garantir un nivell de seguretat dels vehicles acceptable.

Aquest *Pla Nacional* preveu accions de caràcter permanent encaminades a l'assegurament del nivell de seguretat dels vehicles mitjançant campanyes organitzades per el Departament de Policia, mitjançant els controls corresponents.

També caldrà preveure accions encaminades a la promoció de demanda de vehicles més segurs, incidint amb els nous camps de la seguretat en vehicles.

3. Primera fase inicial

En aquesta fase es procediria a executar les accions inicials següents:

- Acció 1. Proposar la modificació de l'article 14 de la Llei 18/2016, del 30 de novembre, de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, a l'objecte que siguin incorporats com a membres de ple dret de la Taula Nacional de Mobilitat i del la Taula Tècnica nominalment els ministeris següents:
 - El ministeri encarregat de la salut
 - El ministeri encarregat de la seguretat dels vehicles a motor i de la gestió de la Inspecció Tècnica de Vehicles.
 - El ministeri encarregat del transport per carretera.
 - El ministeri encarregat de l'educació.
- Acció 2. Proposar la modificació de l'article 14 de la Llei 18/2016, del 30 de novembre, de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, i/o de l'annex 1 de la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació a l'objecte que siguin harmonitzats els conceptes de via urbana i via interurbana, en ambdós textos legislatius.
- Acció 3. Crear i posar en funcionament la Conferència Nacional de Seguretat Viària, d'acord amb els principis explicitats al punt 2.2. de la Part tercera relativa a l'estructura administrativa vinculada a la seguretat viària d'aquest Pla.
- Acció 4. Reorganitzar el Departament de Mobilitat, amb un servei anomenat *Observatori de la Mobilitat* amb les funcions següents:
 - Verificar que en cada accident es disposen de totes les dades per l'elaboració dels informes corresponent o pel seu tractament

- estadístic, i en el seu defecte iniciar el procediment necessari per la seva obtenció.
- Responsabilitzar-se del registre d'accidents, del seu tractament i de la seva protecció.
 - Elaborar, com a mínim amb caràcter trimestral; els informes del comportament de la seguretat viària i de l'estat d'acompliment dels objectius del *Pla Nacional de la Seguretat Viària* en execució.
 - Elaborar i facilitar als organismes internacionals competents en matèria de seguretat viària on Andorra hi es present, les dades estadístiques que siguin sol·licitades.
 - Analitzar, valorar i qualificar l'estat actual amb les mesures proposades en el punt 3.1. de la Part segona i establir el full de ruta per el seu compliment quan així correspongui.
 - Proposar la posada en funcionament de les campanyes de sensibilització previstes en el *Pla Nacional de la Seguretat Viària*, fer-ne el seu seguiment i elaborar els informes corresponents sobre el seu impacte sobre la seguretat viària.
 - Proposar noves accions, i/o la modificació de les existents per aconseguir l'objectiu del Pla Mundial 2021-2030.
- Acció 5. Reordenar el registre d'accidents de manera que permeti l'entrada i el tractament de les dades que figuren a la Part quarta. Caracterització de l'accidentalitat d'aquest Pla.
 - Acció 6. Redactar i portar a terme un curs de formació als agents implicats en la facilitació de dades al registre (Servei de Policia, Serveis de Circulació, Bombers, Serveis sanitaris, i personal encarregat del Centra hospitalari) reforçant la importància de les dades a tractar per la posterior pressa de decisions, tendents a millorar la seguretat viària i evitar morts i ferits en els accidents de circulació.

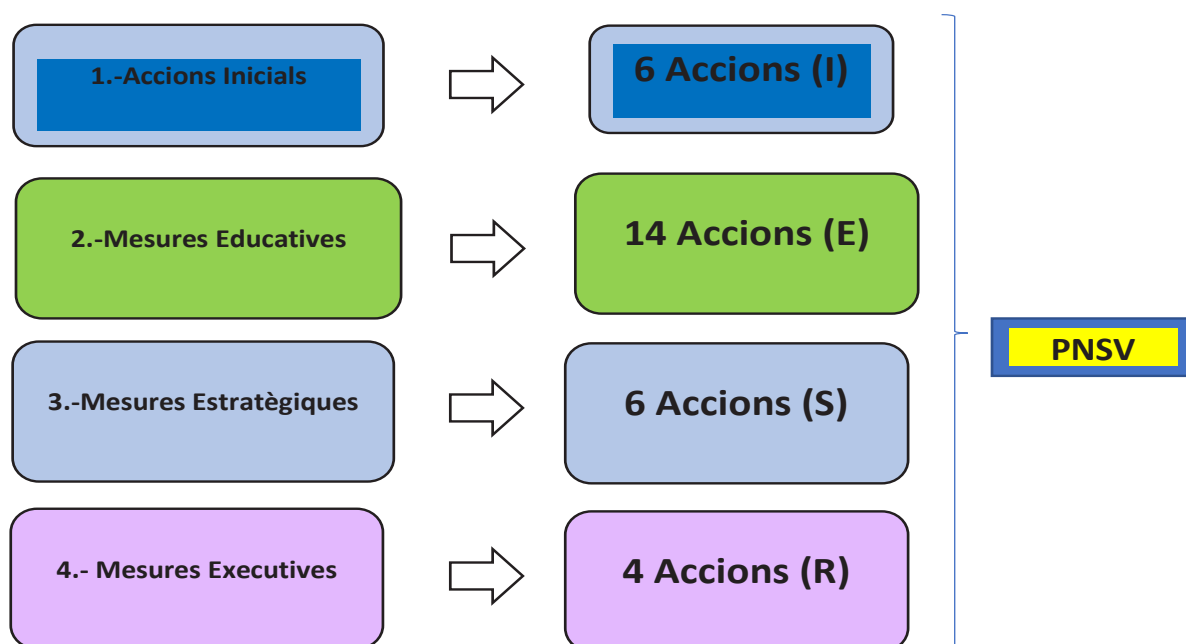
El termini per executar les accions anteriors ha de ser el més curt possible i en tot cas, el seu desplegament hauria d'haver estat efectuat abans del final de l'any 2023. Les dades d'accidentalitat i les causes que les han provocat disponibles a final de l'any 2022 haurien de ser veraces i fiables, ja que durant l'any 2023 caldria poder prendre accions concretes que permetessin la reducció de les causes dels accidents i de la seva lesivitat i quin resultat fos avaluable al final del 2023, i permetessin la correcció de la tendència observada a taula núm. 13 d'aquesta Part.

Paral·lelament amb aquestes accions de caràcter temporal limitat, caldrà portar a terme altres accions amb un caràcter extern i de llarga durada que s'aplicarien al llarg del període de vigència del Pla nacional, és a dir, fins a final de l'any 2030 i que es detallen a continuació.

4. Fase de continuació

Amb caràcter general, les accions a portar a terme, en primera instància, a més de les previstes en la fase inicial, explicitades en el punt anterior, tenen com a prioritat, la vulnerabilitat, així com la fragilitat dels vianants front els accidents de trànsit, es posa també de relleu, la conservació de les carreteres com a eix vertebrador de la seguretat viària, la dels vehicles en tot allò relacionat amb el seu manteniment estat i ús, així com les conductes associades a la conducció de vehicles a través de les 30 accions següents:

Les accions continuades estaran en continua avaluació i es modificaran, si procedeix, en funció dels resultats obtinguts en cada període analitzat.



4.1. Accions de caràcter educatiu (E)

4.1.1. Programa d'Educació Viària Escolar

Acció E.1.				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Promoure l'educació entre els més joves encaminada a una sensibilització cap a una mobilitat més sostenible, així com fomentar les conductes responsables relacionades amb la seguretat viària.

2.- Accions:

Impulsar la formació pedagògica impartida a les aules escolars, així com potenciar els recorreguts urbans organitzats pels agents de trànsit comunals i fer més motivadores pels escolars les visites guiades al Centre Nacional del Trànsit (CENATRA.) amb un plantejament diferent de l'actual.

Acció E.2				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CONDUCTORS	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Promoure entre els conductors més joves titulars dels permisos de conduir de les categories AM, A1 i J, hàbits de conducció segurs i responsables

2.- Accions:

Impulsar la formació pedagògica impartida a les aules escolars pel Departament de La Policia, amb l'objectiu d'informar i promoure conductes responsables en la conducció de vehicles i promoure-les.

4.1.2. Campanya d'Educació Específica de Seguretat Viària

Acció E.3				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Conscienciar dels perills de la carretera.

2.- Accions:

- a) Impulsar a través de la web de Mobilitat el foment de conductes responsables.
- b) Difusió de missatges a través de les xarxes socials i PIV's

4.1.3. Creació i edició d'una "app" d'identificació dels perills per a infants

Acció E.4				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació

EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Fomentar la mobilitat quotidiana a peu entre els més joves. 2.- Accions: a) Desenvolupar en format “app” una plataforma en la qual els infants en edat escolar puguin identificar i geo-referenciar zones, indrets o llocs que ells considerin potencialment de risc alhora de fer els seus trajectes quotidians a peu. b) Campanya de passos de vianants (<i>Para, Mira, Creua</i>) amb caracterització pictogràfica en cadascun dels extrems.				

4.1.5 Creació i edició d'una “app” d'Identificació dels perills a la carretera

Acció E.5				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	TOTS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Fer participar a tothom de manera anònima en la constatació de perills o desperfectes a la carretera. 2.- Accions: a) Desenvolupar en format “app” una plataforma en la qual es puguin notificar de manera anònima perills, obstacles i deficiències en la carretera.				

4.1.6. Campanya de Conscienciació per a Vianants

Acció E.6				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Promoure hàbits de mobilitat segurs i adaptats. 2. Accions: a) Campanya “<i>Segur que vaig Segur</i>” seminari educatiu orientat a la gent gran. b) Visites guiades al Centre Nacional del Trànsit (CENATRA).				

4.1.7. Campanya de conscienciació per a ciclistes

Acció E.8				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CICLISTES	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Promoure comportaments responsables que fomentin el respecte i la convivència entre tots els usuaris de la via pública.

2. Accions:

a) Campanya “*Andorra Territori Ciclista*” missatges de seguretat, foment i respecte de la convivència a través de les xarxes socials.

b) Missatges de conscienciació a través dels PIV's.

c) Comunicació web del Departament de Mobilitat.

4.1.8 Campanya de Conscienciació per la conducció de Bicicletes.

Acció E.9				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CICLISTES	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de seguretat del trànsit.

2. Accions:

Campanyes temàtiques organitzades conjuntament pel Departament de Policia, els Serveis de Circulació comunals i el Departament de Mobilitat.

4.1.9. Campanya de Conscienciació per la conducció de VMP

Acció E.10				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	VMP	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de seguretat del trànsit dirigida a tots aquells conductors de vehicles de mobilitat personal (VMP).

2. Accions:

Campanyes temàtiques organitzades conjuntament pel Departament de Policia, els Serveis de Circulació comunals i el Departament de Mobilitat.

4.1.10. Campanya de Conscienciació per a motoristes

Acció E.11				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació

EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	MOTORISTES	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Promoure comportaments responsables que fomentin el respecte i la convivència entre tots els usuaris de la via pública. 2. Accions: a) Campanya de seguretat viària a través de les xarxes socials i PIV's, encaminada al foment i el respecte de les normes de trànsit. b) Comunicació web i xarxes socials del Departament de Mobilitat.				

4.1.11. Campanya de Conscienciació de la conducció responsable

Acció E.12				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CONDUCTORS	ALTA	TEMPORAL
1. Objectiu: Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de seguretat del trànsit en relació amb: a) El perill de conduir i consumir alcohol i/o substàncies estupefaents. 2. Accions: a) Campanyes temàtiques informatives organitzades conjuntament pel Departament de Policia, els Serveis de Circulació Comuns i el Departament de Mobilitat. b) Campanyes temàtiques a través de controls en carretera efectuats part del Departament de La Policia				

4.1.12. Campanya de Conscienciació de la velocitat

Acció E.13				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CONDUCTORS	ALTA	TEMPORAL
1. Objectiu: Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de seguretat del trànsit en relació amb: a) La velocitat en la conducció ACCIÓ-REACCIÓ 2. Accions: a) Campanya de seguretat viària a través de les xarxes socials i PIV's, encaminada al foment i el respecte de les normes de trànsit. b) Comunicació web i xarxes socials del Departament de Mobilitat. c) Controls mòbils de velocitat en carretera a càrrec del Departament de Policia				

4.1.13. El Camí Escolar d'Andorra

Acció E.13				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	INFANTS	ALTA	TEMPORAL

1.- Objectiu:

Acció de caràcter educativa encaminada a promoure els hàbits de vida saludables i la mobilitat sostenible fomentant els desplaçaments a peu de casa a l'escola i viceversa.

2. Accions:

- a) Revisió dels “*Camins Escolars*” existents adaptant-los a les noves necessitats.
- b) Promoure nous “*Camins Escolars*”.

4.1.14. Campanya educativa medi ambiental

Acció E.14				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EDUCACIONAL	PREVENCIÓ	CONDUCTORS	ALTA	TEMPORAL

1. Objectiu:

Acció de caràcter educativa encaminada a promoure la mobilitat sostenible, fomentant l'ús del transport públic.

2.- Accions:

Campanya de sensibilització medi ambiental a través de les xarxes socials del Departament de Mobilitat.

4.2. Accions de caràcter estratègic (S)

4.2.1. Promoció de l'Accessibilitat

Acció S.1				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTATÈGICA	CONSERVACIÓ	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Promoure entre les administracions, millores en relació amb l'accessibilitat en totes les zones urbanes.

2. Accions:

Identificar zones susceptibles a millorar en relació a l'accessibilitat impulsant mesures correctores d'acord amb la normativa vigent.

4.2.2. Conservació dels ferms asfàltics de les carreteres

Acció S.2				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTRATÈGIC	CONSERVACIÓ	ADMINISTRACIONS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter estratègic encaminades a mantenir les condicions de seguretat i confort dels fermes asfàltics de les carreteres, vies urbanes i carrers. 2. Accions: Desenvolupar una previsió estratègica en relació amb l'estat del ferm i el seu nivell de deteriorament i fer les corresponents previsions econòmiques amb el fi d'assegurar el confort i la seguretat de la superfície de rodament de la xarxa de mobilitat andorrana.				

4.2.3. Conservació dels fermes de les zones per a vianants

Acció S.3				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTRATÈGIC	CONSERVACIÓ	ADMINISTRACIONS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter estratègic encaminades a mantenir les condicions de seguretat i confort de les zones per a vianants (voreres i zones per a vianants). 2. Accions: Desenvolupar una previsió estratègica en relació a l'estat del ferm i el seu nivell de deteriorament i fer les previsions pressupostàries corresponents amb el fi d'assegurar-ne l'estat de conservació de totes les zones habilitades per al trànsit de vianants.				

4.2.4 Conservació de la senyalització de les carreteres

Acció S.4				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTRATÈGIC	CONSERVACIÓ	ADMINISTRACIONS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter estratègic encaminades a mantenir les condicions de seguretat i idoneïtat de la senyalització horitzontal i vertical de les carreteres, vies urbanes i carrers. 2.- Accions: Desenvolupar una previsió estratègica en relació amb l'estat i la idoneïtat de la senyalització horitzontal i vertical de les carreteres, vies urbanes i carrers i fer les previsions pressupostàries corresponents amb el fi d'assegurar-ne l'estat de conservació.				

4.2.5 Conservació de les carreteres

Acció S.5				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTRATÈGIC	CONSERVACIÓ	ADMINISTRACIONS	ALTA	CONTINUADA

1. Objectiu:

Accions de caràcter estratègic encaminades a mantenir les condicions de d'adequació i seguretat de les cunetes, els desaigües i els talussos de les carreteres

2.- Accions:

Desenvolupar una previsió estratègica en relació amb l'estat i funcionalitat de les cunetes, els desaigües i els talussos de les carreteres i, si s'escau, fer les previsions pressupostàries corresponents amb el fi d'assegurar-ne l'estat de conservació.

Acció S.6				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
ESTRATÈGIC	AUDITORIA	ADMINISTRACIONS	ALTA	PERIÓDICA

1. Objectiu:

Accions de caràcter estratègic encaminades a verificar que es mantenen les condicions d'adequació i seguretat de les carreteres generals i les carreteres secundàries de connexió. La periodicitat de les auditories s'estableix en cinc (5) anys.

2.- Accions:

Efectuar una auditoria general sobre l'estat de les vies esmentades a fi de comprovar que es mantenen els nivells d'adequació i seguretat establerts i, si s'escau, fer les previsions pressupostàries corresponents amb el fi d'assegurar-ne l'estat de conservació.

4.3. Accions executives destinades a reforçar el comportament (R)

4.3.1. Campanya per a vianants

Acció R.1				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EXECUTIVA	COMPORTAMENT	VIANANTS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de seguretat del trànsit dirigida exclusivament als vianants. 2. Accions: Campanyes temàtiques organitzades conjuntament pels Serveis de Circulació Comunal i el Departament de Mobilitat.				

4.3.2. Campanya per a conductors

Acció R.2				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EXECUTIVA	COMPORTAMENT	CONDUCTORS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de conducció i seguretat del trànsit. 2. Accions: Campanyes temàtiques organitzades pel Departament de Policia				

4.3.3. Campanya per a vehicles

Acció R.3				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EXECUTIVA	COMPORTAMENT	VEHICLES	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter preventiu encaminades a promoure comportaments responsables en matèria de conservació de l'estat dels sistemes i equipaments dels vehicles. 2. Accions: Campanyes temàtiques organitzades pel Departament de Policia				

4.3.4. Campanya per els equipaments hivernals

Acció R.4				
Línia estratègica	Àmbit	Col·lectiu específic	Prioritat	Implantació
EXECUTIVA	COMPORTAMENT	CONDUCTORS	ALTA	CONTINUADA
1. Objectiu: Accions de caràcter estratègic encaminades a millorar les condicions de seguretat de les carreteres en condicions adverses propiciades per la neu i/o el gel. 2. Accions: a) Organització i/o activació dels dispositius especials de trànsit hivernals. b) Organització i/o activació del <i>Pla Nacional de Nevades</i>. c) Campanyes temàtiques organitzades conjuntament pel Departament de Policia, els Serveis de Circulació Comunal i el Departament de Mobilitat, orientades a la conscienciació de dur els equipaments especials per circular a l'hivern amb l'objectiu de maximitzar la seguretat viària en condicions climatològiques adverses.				

5. Anàlisi de l'accidentalitat. Metodologia

El procés analític de l'accidentalitat i les seves causes es fonamenta en l'obtenció de les taules i els gràfics obtinguts dels registres actualitzats de la base de dades dels accidents de trànsit, seguint la metodologia següent:



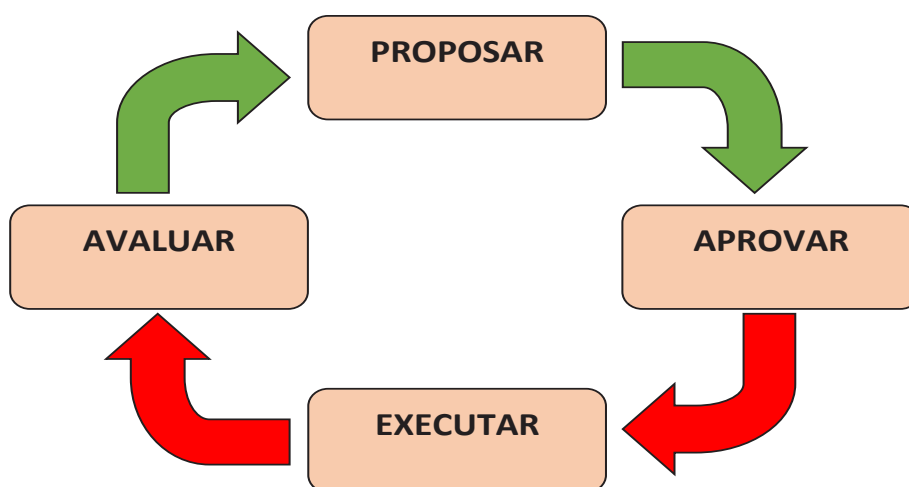
Sempre que hi hagi víctimes mortals i ferits greus es realitzaran inspeccions visuals del lloc de l'accident, amb el fi de determinar les possibles deficiències de la via que hagin pogut tenir en l'ocurrència dels fets o en el grau de lesivitat dels accidentats, sense perjudici de les inspeccions periòdiques de la via a què estigui sotmesa aquesta via. L'objectiu d'aquestes inspeccions és garantir les condicions de seguretat de tota la xarxa de mobilitat andorrana.

6. Avaluació de l'estat de les accions i propostes

L'Observatori de la mobilitat ha d'elaborar un informe de caràcter trimestral a presentar al responsable del Departament de Mobilitat, amb els resultats dels anàlisis i la comparativa amb les dades d'origen del decenni i l'Objectiu 2030, proposant, si escau, mesures correctores d'acció immediata.

Igualment, l'Observatori ha d'elaborar un informe a presentar a les reunions de la Taula Tècnica, on s'analitzen el grau d'acompliment de les accions proposades i els resultats obtinguts, així com la proposta de correcció, si procedeix, de les accions en execució o la creació de noves accions per la correcció de les desviacions observades.

Finalment, l'*Observatori de la Mobilitat*, elaborarà l'informe anual per presentar a la Taula Nacional de Mobilitat, pel seu estudi i aprovació, si escau, on hi figuraran les dades les taules i gràfics corresponent, el seu anàlisi, l'estat de les accions portades a terme durant el període, així com les mesures i accions a implementar per a l'any següent.



Part sisena. Conclusions

Aquest *Pla Nacional de la Seguretat Viària* desenvolupat per al període 2021 - 2030 amb l'objectiu mundial de reduir l'accidentalitat al 50% inicial, és una eina dinàmica que permet adequar les accions a mitjà i curt termini, i que ha de permetre aconseguir l'objectiu que es pretén.

Ara bé, aquest objectiu solament s'aconseguirà si, com s'ha vingut assenyalant al llarg del Pla, tothom s'hi implica, no solament el Govern i els comuns.

Cal que la societat civil se sensibilitzi de l'elevat preu que significa per a tots nosaltres, la pèrdua de vides humanes o que quedin amb danys per a la resta de la vida.

Quan això lamentablement succeeix, tothom sent la pèrdua o el dany sofert per aquella persona, en especial els familiars i amics, però també hem de tenir present que es podia haver evitat aquest desenllaç, si s'haguessin pres les mesures de millors pràctiques que es preveuen en la part segona d'aquest Pla.

Cal doncs, continuar el treball ja iniciat pel Govern i els comuns, impulsant noves accions, executant-les i revisant-les per veure si es van aconseguint i mantenint una tendència favorable de la disminució de l'accidentalitat, que ens permeti assolir l'objectiu tan aviat com es pugui, i a tot tardar l'any 2030.

No s'ha d'oblidar tampoc la conveniència que en un futur més o menys immediat s'avalui la necessitat de crear una *Taula Nacional de Seguretat Viària* integral, a la que es doti de les eines necessàries per portar a bon terme els objectius que s'aniran fixant al llarg dels *Plans Mundials* per els propers decennis a fi d'aconseguir zero accidents mortals per l'any 2050.